Printemps 2003

AUTO PASSION

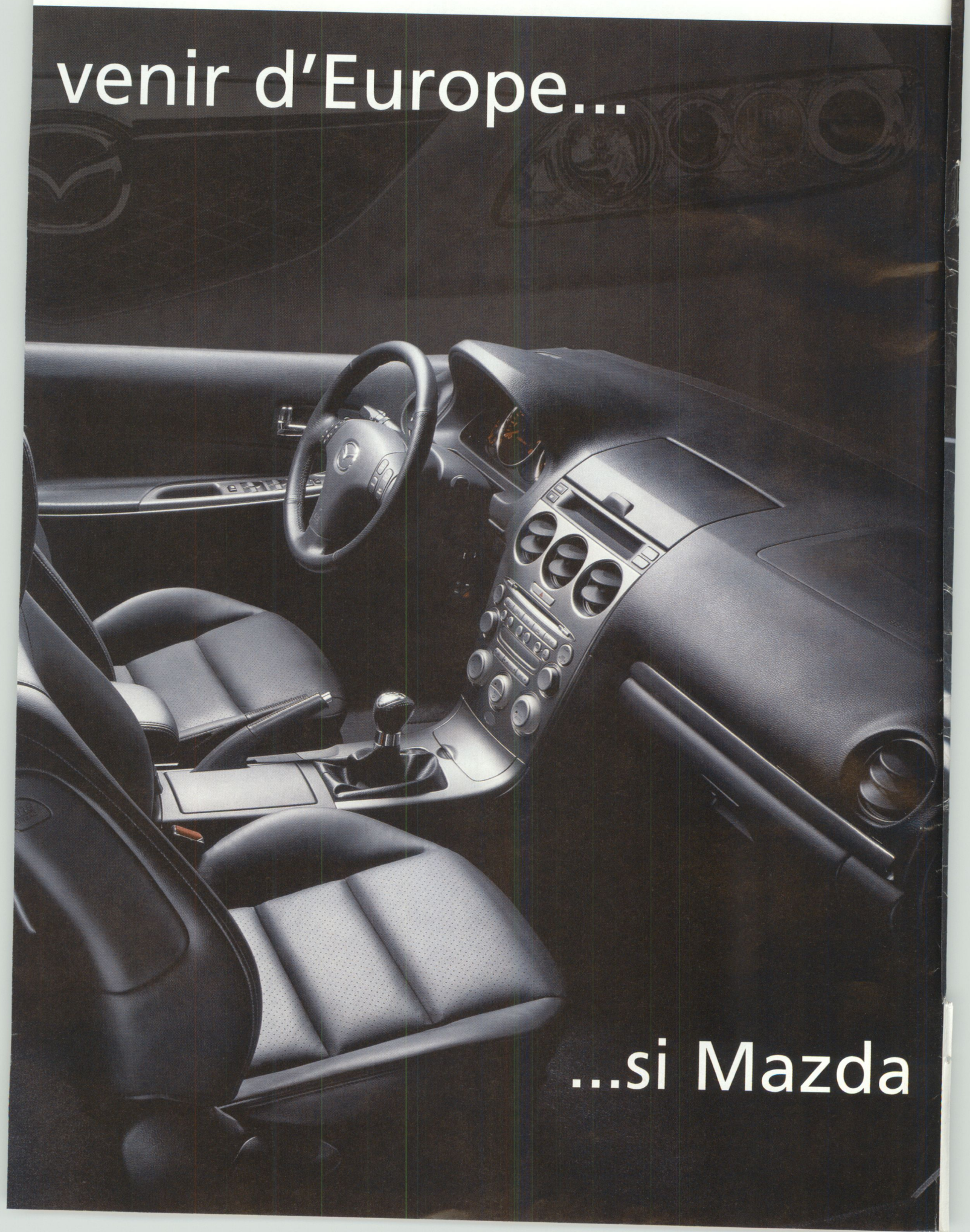
L'Audi TT s'enrichit d'un V6!

VUS intermédiaires:
les nouveaux joueurs

La Corée affronte le Japon

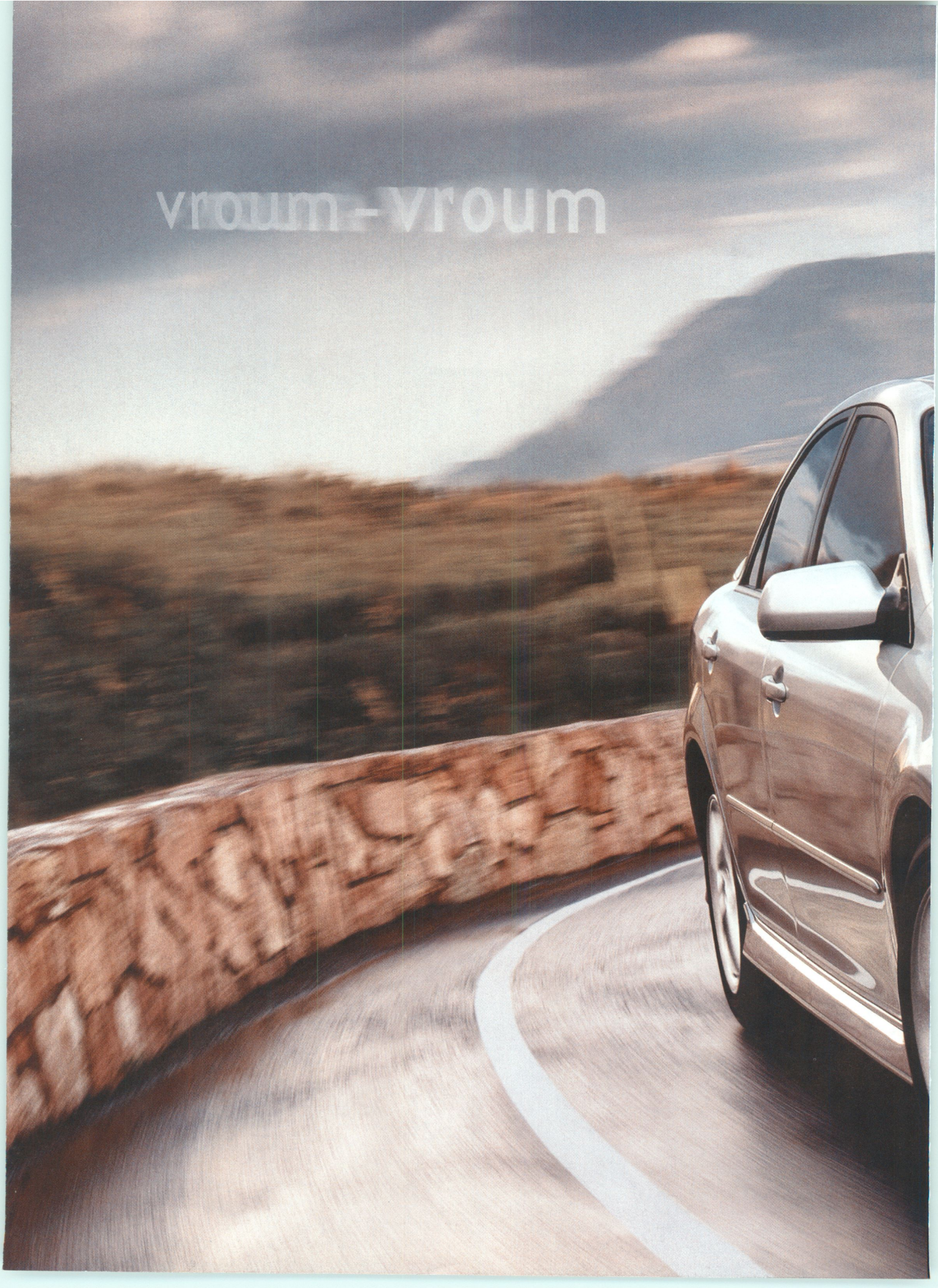
Nous avons conduit pour vous...

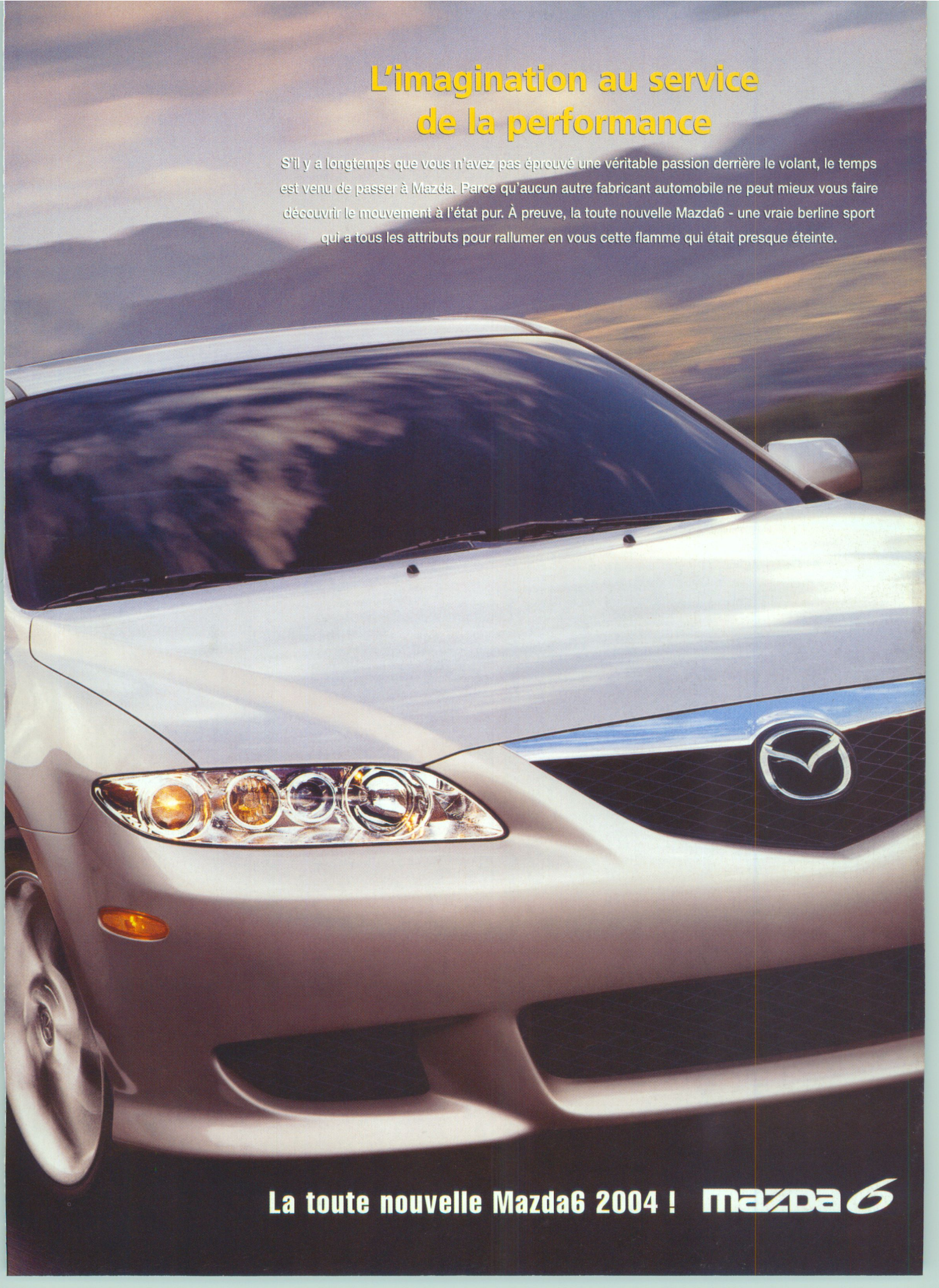
• Mazda RX-8 • Lincoln Aviator • Honda Element • Mercedes 4Matic •
• BMW 760Li • Mercury Marauder • Acura TSX • Infiniti FX35-45 •
• Nissan Maxima • Rolls-Royce Phantom •


venir d'Europe...
...si Mazda

Elle aurait très bien pu

La Mazda6 est vraiment la première d'une nouvelle génération de Mazda. Il s'agit d'une voiture qui redéfinit les normes en matière de berline sport. Alors, allez-y ! Saisissez le levier de vitesses. Appuyez sur l'accélérateur et sentez l'émotion qui vous envahit au fur et à mesure que vous découvrez l'extraordinaire comportement de sa suspension indépendante aux quatre roues. Installez-vous derrière le volant d'une Mazda6 et préparez vous à vivre une expérience exaltante.


vroum-vroum


L'imagination au service
de la performance
S'il y a longtemps que vous n'avez pas éprouvé une véritable passion derrière le volant, le temps est venu de passer à Mazda. Parce qu'aucun autre fabricant automobile ne peut mieux vous faire découvrir le mouvement à l'état pur. À preuve, la toute nouvelle Mazda6 - une vraie berline sport qui a tous les attributs pour rallumer en vous cette flamme qui était presque éteinte.
La toute nouvelle Mazda6 2004 !
mazda 6

MAZDA6 GS-V6/GT-V6	MAZDA6 GS-I4/GT-I4
V6 de 3 L à DACT et 24 soupapes	4 cyl. de 2,3 L à DACT et 16 soupapes
avec calage variable des soupapes	avec calage variable des soupapes
Puissance de 220 ch @ 6300 tr/min	Puissance de 160 ch @ 6000 tr/min
Couple de 192 lb-pi @ 5000 tr/min	Couple de 155 lb-pi @ 4000 tr/min

Le mot d'ordre, imagination. Outre ses performances exceptionnelles sur la route, la Mazda6 offre vraiment ce qu'il y a de mieux à son conducteur. Les instruments de bord par exemple sont placés de façon stratégique pour permettre une consultation rapide.

Passez en première. Quand vous mettez le sélecteur de vitesses de la boîte automatique ***sport*** en mode *Drive*, vous découvrez la douceur de l'ingénierie électronique Mazda. En mode ***sport***, vous pouvez passer vous-même toutes les vitesses. Le meilleur des deux mondes, quoi !

ier !

FICHE

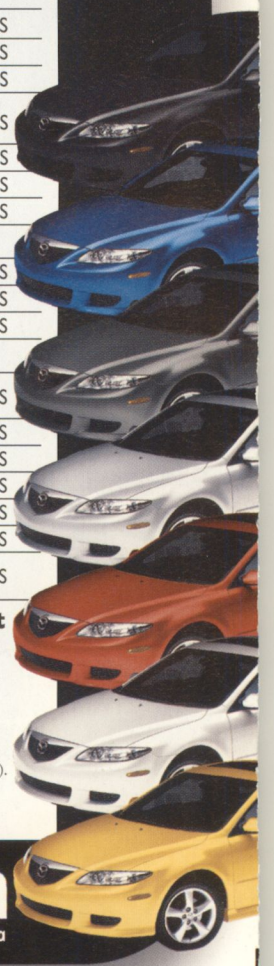
MAZDA6 2004

Caractéristiques techniques	GS-I4	GT-I4	GS-V6	GT-V6
Moteur 4 cyl. de 2,3 L à DACT et 16 soupapes, avec calage variable des soupapes	S	S	-	-
Moteur V6 de 3 L à DACT et 24 soupapes, avec calage variable des soupapes	-	-	S	S
Boîte manuelle surmultipliée 5 vitesses	S	S	S	S
Boîte automatique surmultipliée 4 vitesses à commande électronique et mode ***Sport***	O	O	-	-
Boîte automatique surmultipliée 5 vitesses à commande électronique et mode ***Sport***	-	-	O	O
Direction à crémaillère, avec assistance variable asservie au régime du moteur	S	S	S	S
Freins à disque aux 4 roues	S	S	S	S
Freins antiblocage avec système de répartition de freinage électronique	S	S	S	S
Système antipatinage	S	S	S	S
Caractéristiques extérieures				
Roues de 16 po en acier, pneux radiaux toutes saisons, ceinturés d'acier 205/60R16	S	-	-	-
Roues de 17 po en alliage, pneux radiaux toutes saisons, ceinturés d'acier 215/50R17	GS	S	S	S
Déflecteur d'air avant, jupes latérales et arrière et becquet arrière de couleur caisse avec feu d'arrêt central surélevé	S	S	S	S
Essuie-glaces à balayage intermittent à cadence variable	S	S	S	S
Caractéristiques intérieures : confort and commodités				
Radio AM/FM stéréo avec lecteur de CD, montre et 4 haut-parleurs plus 2 haut-parleurs d'aigus	S	S	S	-
Système audio Bose[MD] avec radio AM/FM stéréo, changeur de 6 CD monté dans le tableau de bord, montre et 4 haut-parleurs plus 2 haut-parleurs d'aigus et 1 sous-graves	-	O	O	S
Commandes de système audio montées sur le volant	GS	S	S	S
Climatiseur	S	S	S	S
Dégivreur de la lunette arrière avec mise hors tension automatique	S	S	S	S
Glaces à commande électrique avec commande d'ouverture monotouche côté conducteur	S	S	S	S
Verrouillage électrique des portes en deux étapes (conducteur d'abord puis passagers)	S	S	S	S
Régulateur de vitesse avec commandes montées sur le volant	S	S	S	S
Deux porte-gobelets à l'avant et à l'arrière	S	S	S	S
Caractéristiques intérieures : sièges et garnissage				
Siège du conducteur à réglable électrique 8 directions et support lombaire	GS	S	S	S
Sièges avant chauffants	-	S	-	S
Garnissage en cuir	-	S	-	S
Caractéristiques intérieures : sécurité				
Coussins de sécurité frontaux côtés conducteur et passager avant – gonfleurs à double action (côté conducteur)	S	S	S	S
Coussins de sécurité latéraux côtés conducteur et passager avant	-	S	S	S
Rideaux gonflables à l'avant et à l'arrière	-	S	S	S
Poutres de protection dans les portes contre les impact latéraux – avant et arrière	S	S	S	S
Appuie-tête réduisant le coup de fouet cervical aux places avant	S	S	S	S
Ceintures de sécurité à 3 points d'ancrage (2 à l'avant; 3 à l'arrière)	S	S	S	S
Ancrages ISOFIX pour sièges d'enfant intégrés à la banquette arrière (supérieurs et inférieurs)	S	S	S	S

S = De série **O = En option** **GS = Groupe sport**

Groupe sport : Roues en alliage de 17 po, pneus 215/50R17, siège du conducteur à réglage électrique 8 directions, phares antibrouillards, pommeau de levier de vitesse et poignée du levier de frein de stationnement gainés de cuir. Disponible sur le modèle GS-I4.

Groupe GFX : Garnissage intérieur noir de type sport avec contrastes titane, garnissage des sièges noir en tissu (GS-V6) ou en cuir (GT), tableau de bord avec instruments Optitron à éclairage de couleur rouge, déflecteur d'air avant, jupes latérales avant et arrière, double embout d'échappement ovale chromé, becquet arrière de couleur caisse avec feu d'arrêt surélevé (GT, GS-V6 et GT-V6 seulement).

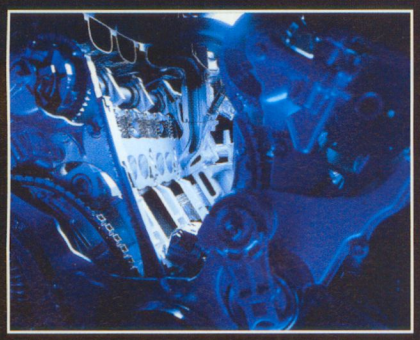


Les caractéristiques techniques sont susceptibles de changer sans préavis.

mazda

www.mazda.ca

Mazda vous propose deux tout nouveaux moteurs : un V6 de 3 L produisant 220 ch et un 4-cylindres en ligne à double arbre à cames en tête de 2,3 L développant 160 ch. Ces moteurs de conception avancée utilisent le calage variable des soupapes pour permettre le maximum de couple à bas régime et pour développer la puissance à haut régime. Tous deux profitent des avantages de la garantie Mazda de trois ans ou de 80 000 km.



Place à l'innovation. Une nouvelle suspension arrière indépendante multibras du type E confère à la Mazda6 un contrôle précis et un confort général exceptionnel. Son profil bas procure en outre plus d'espace de chargement. Sa suspension avant à double triangulation et à joint à billes à basse friction de même que la direction à pignon et à crémaillère assurent un contrôle remarquablement précis en virage.

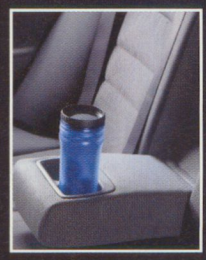
Même vos pieds sont protégés ! En cas d'accident, les pédales de la Mazda6 ont été conçues pour se déformer progressivement, ce qui minimise les risques que le conducteur se blesse aux chevilles ou aux jambes.

Une véritable puissance de freinage. Dignes d'une berline sport d'avant garde, tous les modèles de la Mazda6 sont munis de freins à disque aux quatre roues doublés de la plus récente technologie de freinage antiblocage à l'abri des faiblesses.

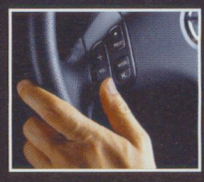
La sécurité avant tout. Mazda prend un soin jaloux de ses clients en leur offrant en équipement de série sur la Mazda6 des coussins gonflables à double action qui procurent un surcroît de protection en cas de collision frontale de même que des ceintures de sécurité comportant trois points d'ancrage pour les cinq occupants. Les ancrages ISOFIX pour siège d'enfant sont également offerts en équipement de série. Il en est de même des rideaux gonflables latéraux avant et arrière de même que des coussins latéraux, pour ce qui est de la GS-V6 et de la GT.

Des virages précis. La colonne de direction de la Mazda6 est à la fois inclinable et téléscopique pour que vous puissiez trouver la position de conduite la plus confortable.

Un centre de commande ingénieux. De conception novatrice, la Mazda6 présente dans sa planche de bord un centre de commande comportant un écran central qui affiche l'heure et la température extérieure et qui permet d'une simple touche d'obtenir des renseignements relatifs au système audio et au climatiseur.



Équipement et protection. La Mazda6 offre de plus certaines commodités comme l'appui-bras arrière avec porte-gobelet intégré et une paroi de renforcement intégrée au dossier arrière pour protéger les occupants contre le contenu du coffre lors d'une collision.



Un bon point. Plusieurs petites touches de luxe telles les commandes du régulateur de vitesse et du système audio AM/FM avec lecteur de CD montées dans le volant sont installées de série dans les modèles GS-V6 et GT. On obtient cette option dans la GS à moteur 4 cylindres en se procurant l'ensemble Sport. Cela signifie que tout est à portée des doigts et que vous pouvez maintenir en tout temps votre attention sur la route.

ne l'avait pas créée en prem

ÉDITORIAL

Le système sanguin du monde industrialisé

par Benoit Charette

Le pétrole est au pays industrialisé ce que le système sanguin est au corps humain : indispensable. Comme le sang, qui transporte l'oxygène à toutes les parties de notre anatomie, le pétrole fait fonctionner la machine de consommation dans tous les recoins du pays. Des guerres se sont gagnées et perdues pour le pétrole, et les États-Unis s'apprêtent à en déclencher une pour la suprématie de l'or noir. Ironiquement, pour 2003, il semble que les constructeurs d'automobiles continuent l'escalade de la puissance. Plusieurs berlines et coupés sport frisent les 300 chevaux; les gammes de luxe flirtent avec les 500 et 600 chevaux. Pendant ce temps, le prix du pétrole continue de grimper et celui du litre d'essence super sans plomb frôle le dollar avec cette menace de guerre au Moyen-Orient. Il ne faut pas oublier le traité de Kyoto que le Canada a signé. Il est encore trop tôt pour en évaluer les répercussions sur l'industrie de l'automobile. Mais nous savons déjà qu'il sera question de fortement taxer les véhicules énergivores en carburant et les grosses cylindrées. Si l'on pousse à l'extrême, l'acheteur d'un gros utilitaire comme le Dodge Durango, à titre d'exemple, pourrait se voir imposer une surtaxe de 20 000 $ au moment de la transaction. Mais tous ces facteurs ne semblent pas ralentir l'enthousiasme des concepteurs qui s'en donnent à cœur joie. Avec une année 2003 qui s'annonce sous le signe de la performance tous azimuts, *Auto Passion* vous donne également un premier avant-goût des modèles 2004.

SOMMAIRE

PASSION

Mazda RX-8 10
Lincoln Aviator 12
Honda Element 14
Mercedes-Benz 4Matic 16
Audi TT 3.2 18
BMW 760Li 32
Mercury Marauder 34
Acura TSX 35
Infiniti FX35/45 36
Nissan Maxima 38
Rolls-Royce Phantom 46

MATCH COMPARATIF

La Corée affronte le Japon 22

DEUX ROUES

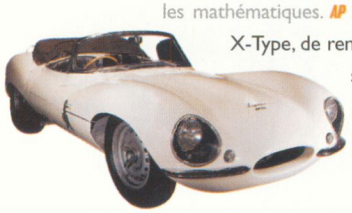
Nouveautés 2003 40

BOULES DE CRISTAL

Modèles à venir 50

SAVIEZ VOUS QUE...

La MINI 2003 la plus «cool» pèse six tonnes et a été fabriquée à Hensall, en Ontario. Cinq sculpteurs de Iceculture Inc. ont utilisé 40 blocs de glace pour réaliser cette MINI grandeur nature à laquelle il ne manque aucun détail. Réalisé en mars dernier, ce projet n'aura nécessité que 40 heures de travail. Visiblement, ces artisans n'ont pas froid aux yeux! AP Le 14 février dernier, pour souligner le 25e anniversaire de son inscription à la Bourse de New York, la société japonaise Honda a fait résonner la cloche annonçant l'ouverture des échanges par son robot humanoïde ASIMO (pour Advanced Step in Innovative MObility). Fruit de 16 années de travail, ce robot faisait ses premiers pas en Amérique où il a, entre autres, «visité» de jeunes étudiants de Manhattan pour stimuler l'intérêt pour les sciences et les mathématiques. AP Pendant que Jaguar tente, avec la nouvelle X-Type, de rendre ses voitures plus abordables et d'élargir son cercle d'acheteurs, une voiture-fétiche de la marque a atteint un sommet inégalé aux enchères de Barrett-Jackson Classic à Scottsdale, Arizona. Une XKSS 1957 (l'une des 16 construites) a trouvé preneur pour la modique somme de 1,1 million de dollars US. AP



En couverture :
Moteur V6 de 3,2L et vitesse de 250 km/h pour la nouvelle TT.

AUTO PASSION
Printemps 2003
www.autopassion.qc.ca

Rédaction
Rédacteur en chef :
Benoit Charette
Collaborateurs :
Amyot Bachand, Patrice Blech, Éric Descarries, Nadine Filion, Gabriel Gélinas, Philippe Laguë

Révision:
Richard Roch (La Boutique du texte), Jacques Gervais

Graphisme
Direction artistique :
Nancy Fradette
Montage :
Daniel Levesque, Services graphiques Multi-Média Inc.

Photographie
Amyot Bachand, Luc Gagné, Geneviève Pepin, Hugo-Sébastien Aubert (igraph média)

Impression
Interweb (Transcontinental)

Direction
Directeur général :
Daniel Lafrance
Comptabilité :
Sophie Blanchette, Jeanne Daviau, Patricia Petit
Administration : Denise Allard
Réception : Marie-Josée Frellier
Publicité : Michel Crépault, Hélène Crépault
(Montréal) 514 631-6550 Poste 26,
John McGouran (Toronto) 416 421-9005
Coordonnatrice : Stéphanie Massé

Éditeur délégué
Luc Gagné

Éditeur
Michel Crépault

Auto Passion est publié quatre fois par année par Auto Journal Inc., 2312, chemin Herron, Dorval (Québec) Canada H9S 1C5
Tél. : (514) 631-6550
Téléc. : (514) 631-0591

Information
info@autopassion.qc.ca

Toute reproduction est interdite sans l'autorisation écrite d'Auto Journal Inc.

ISSN 1491-963X
Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Québec

Pour nos frais liés à la rédaction d'Auto Passion, nous reconnaissons l'aide financière accordée par le gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les magazines.

Distribution assermentée AVDA

LA MOTO DU 2e SIÈCLE APRÈS H-D, POUR L'HOMME DU 21e SIÈCLE A.D.

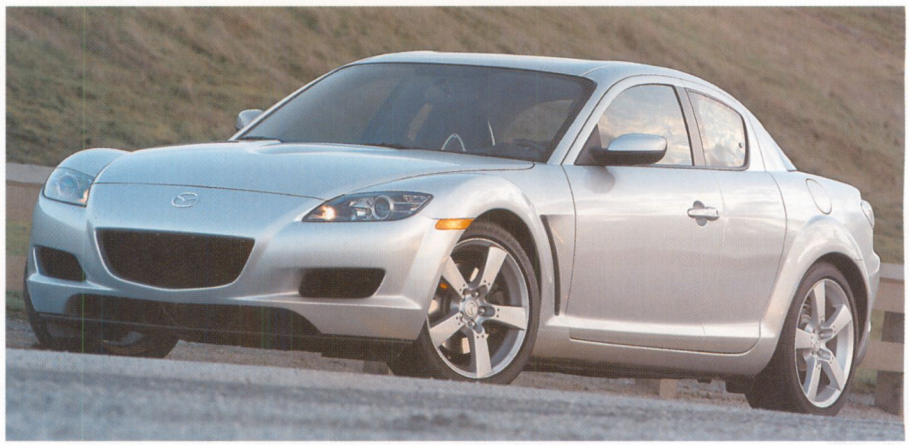
L'AUTHENTIQUE DEPUIS 100 ANS. HARLEY-DAVIDSON ET POUR LES PROCHAINS 100 ANS.

La moto illustrée est une V-Rod personnalisée. Voir un détaillant pour en apprendre davantage. À l'achat de toute nouvelle moto Harley-Davidson chez un détaillant autorisé du Canada, vous devenez membre, gratuitement et pendant un an, du H.O.G.MD Nous appuyons le programme de formation du Conseil canadien de la sécurité. Quand vous conduisez, portez toujours un casque protecteur. Conduisez prudemment. Distribution exclusive au Canada : Fred Deeley Imports Ltée, Vancouver et Toronto. Fred Deeley Imports Ltée est fière de commanditer l'Association de la dystrophie musculaire du Canada.

Il n'aura fallu que 100 ans au génie de Harley-Davidson[MC] pour devancer 2000 ans d'évolution humaine. Il faut voir la V-Rod,[MC] une motocyclette du 100e anniversaire de Harley-Davidson. Il faut surtout l'essayer, chez un détaillant autorisé Harley-Davidson. La conception et l'allure révolutionnaires de la V-Rod ouvrent la voie à une ère nouvelle en motocyclisme. www.harleycanada.com. Composez le 1 800 LUV2RIDE pour localiser le plus proche détaillant. **La légende continue.**[MC]

Renaissance Renesis

par Gabriel Gélinas



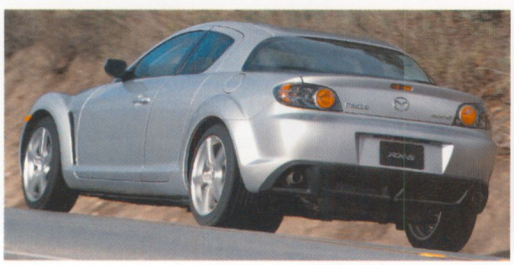
Laguna Seca Raceway, Californie - «Renesis». C'est le nom donné à la nouvelle évolution du moteur rotatif développé par Mazda pour animer la nouvelle RX-8. Cette voiture sport nouveau genre n'est pas aussi radicale que la défunte RX-7 qu'on pouvait facilement qualifier de «voiture de course avec plaque d'immatriculation», tellement elle était à la fois spartiate et performante. Avec le Renesis, les turbos sont disparus; mais ce moteur atmosphérique développe tout de même une puissance de 250 chevaux (210 dans la version jumelée à la boîte automatique), et ce, même si la taille du moteur rotatif ne représente que 70 % de celle du moteur à 4 cylindres de 2 litres qui anime la Protegé. C'est donc un moteur ultracompact, doté d'une limite de révolutions fixée à 9000 tours/minute, et très léger puisqu'il ne pèse que 124 kilos, soit le poids d'un 4-cylindres de 2 litres entièrement en aluminium. En logeant ce moteur presque entièrement derrière l'axe des roues avant, les concepteurs ont réussi à établir une répartition idéale des masses de 50/50 avant/arrière, ce qui a un effet direct sur le comportement routier et la tenue de route de la voiture.

TROIS PETITS TOURS ET PUIS S'EN VA

Sur le circuit de Laguna Seca, il est rapidement devenu évident que la RX-8 était une voiture agile et rapide, même si ses suspensions sont calibrées très différemment de la RX-7. Sur circuit, la RX-7 était un scalpel qui permettait au pilote expérimenté de découper la trajectoire idéale virage après virage. C'était également une voiture qui ne pardonnait pas facilement les erreurs en raison de la géométrie de sa suspension, et c'est à ce chapitre que la RX-8 diffère beaucoup de la RX-7. Sur la RX-8, la suspension avant conserve la configuration à double triangle, mais les amortisseurs monotube sont plus longs et calibrés différemment, tout comme à l'arrière où la configuration à bras multiple est dotée d'une géométrie qui donne des angles de carrossage et de pincement aux roues arrière. Le résultat: la RX-8 s'inscrit parfaitement bien en virage, mais présente un roulis plus important que la RX-7. Même scénario au freinage (ultra-performant avec un arrêt complet de 100 à 0 km/h en seulement 36 mètres), alors qu'on sent un léger effet de plongée vers l'avant; il en est de même en accélération alors que s'opère le transfert de poids vers l'arrière. Bref, la voiture tient remarquablement bien la route; c'est juste qu'elle «bouge» un peu plus sur ses suspensions, ce qui la rend moins radicale et plus confortable en conduite de tous les jours. Il faut presque la considérer comme un croisement entre la RX-7 et la Miata.

RÉGIME ÉLEVÉ, COUPLE MODÉRÉ

Sur la route, en conduite normale, il devient apparent que le moteur manque un peu de couple à bas régime; il faut donc conduire la RX-8 un peu comme une Honda S2000, soit en privilégiant les régimes élevés pour extraire le potentiel de performance du moteur rotatif. Heureusement, la boîte manuelle est impeccable, ce qui fait qu'on ne rechigne pas à jouer du levier. Le confort est bon, exception faite de bruits de roulement assez perceptibles sur au moins une des trois voitures essayées à l'occasion de ce lancement. Là-dessus, il faut préciser que toutes les RX-8 étaient des modèles de pré-production (certaines, même, avec conduite à droite) et donc que certaines d'entre elles n'étaient pas représentatives des modèles de production. Pour ce qui est de l'habitabilité, la RX-8 est remarquablement confortable à l'avant, et j'ai même réussi à m'asseoir à l'arrière, derrière le siège du conducteur que j'avais laissé en position (je fais 5 pieds 10 pouces). Une fois le dossier du siège avant en place et les portières fermées, c'est très hermétique comme espace, et je ne ferais pas plus qu'un très court trajet assis à l'arrière de la RX-8, quoique cet espace pourrait facilement convenir à des enfants. Côté style, la RX-8 ne fera certes pas l'unanimité, surtout pour ce qui est de ses trois quarts arrière et de sa partie arrière qui sont les éléments les plus controversés, mais ça fonctionne pour moi... Mazda a-t-elle réussi son pari en créant une sportive à quatre portes et à quatre places pour reconquérir un petit marché? Seul l'avenir le dira, mais l'on note déjà que la RX-8 n'est pas la seule concurrente dans ce créneau avec l'arrivée récente du coupé Infiniti G35. AP



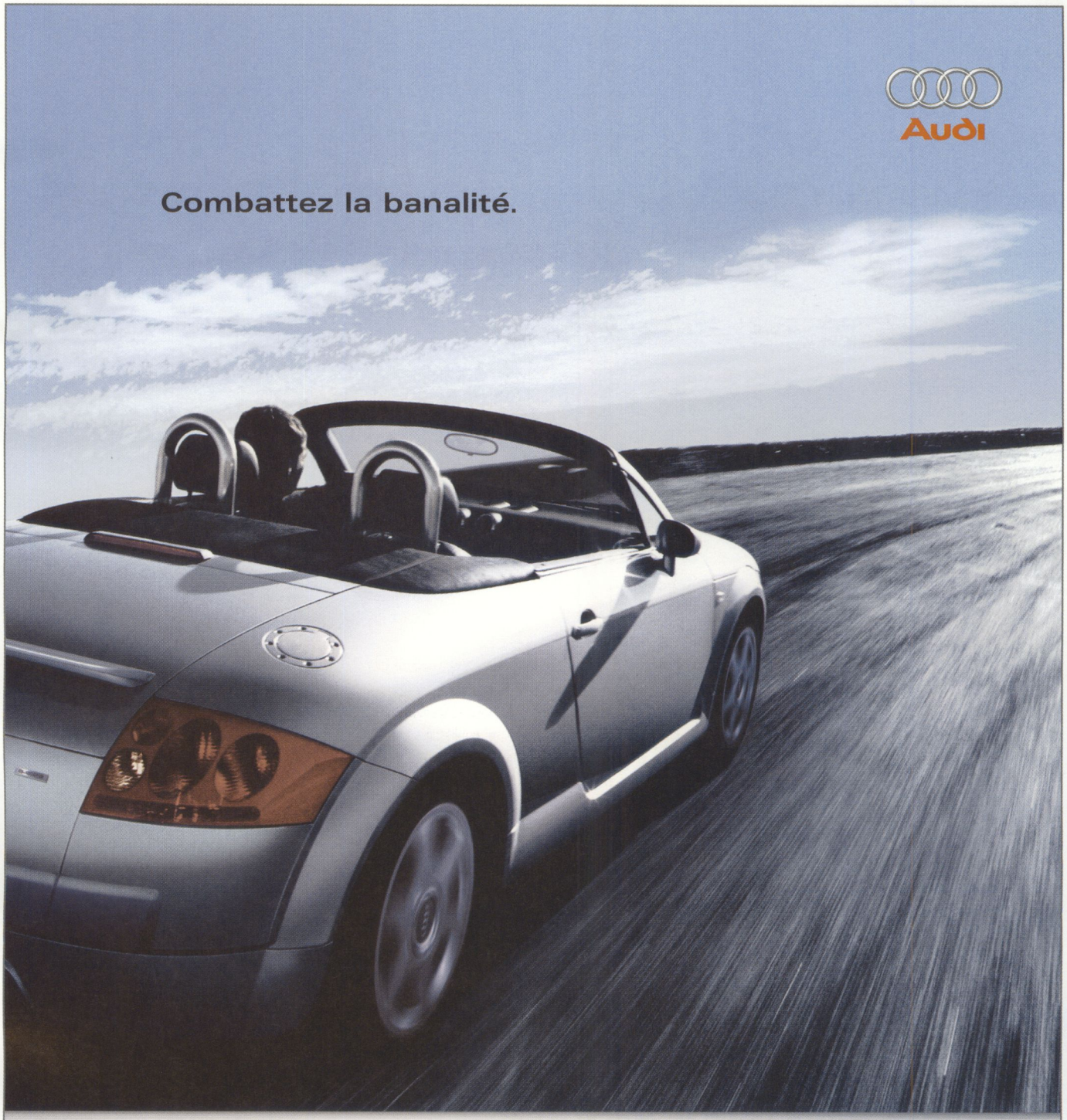
L'ESSENTIEL...

Moteur : birotor 2 x 654 cc de 250 chevaux (210 en version automatique)

Roues motrices : arrière

Prix : entre 37 000 et 42 000 $ (estimé)

50 concessionnaires Mazda au Québec.



La Audi TT. Elle allume les regards comme nulle autre, car nulle autre n'a son style. En versions Roadster ou Coupé. Enivrante ou éblouissante. Toutes deux avec moteur de 225 chevaux sauvages et traction intégrale quattro[MD] pour étreindre la route. Ou avec tout nouveau moteur de 180 chevaux passionnés avec Tiptronic[MD] automatique à 6 rapports et traction avant. Pas étonnant que J.D. Power and Associates lui a attribué le titre de « Voiture sport de luxe la plus séduisante »[†]. ***SUIVRE, JAMAIS.***[MC]

AUTOMOBILES LAUZON
2435, boulevard Chomedey
Laval (QC)
(450) 688-1120
www.lauzon.qc.ca

AUTO STRASSE INC.
5905, autoroute Transcanadienne
Saint-Laurent (QC)
(514) 748-6961
www.autostrasse.com

LES AUTOMOBILES POPULAR
5441, rue Saint-Hubert
Montréal (QC)
(514) 274-5471
www.popular.qc.ca

LES AUTOMOBILES NIQUET
1905, boulevard Sir Wilfrid Laurier
Saint-Bruno (QC)
(450) 653-1553
www.niquet.com

PARK AVENUE AUDI
8755, boulevard Taschereau
Brossard (QC)
(450) 445-4811
www.parkavenuevw-audi.com

audicanada.ca [†]Étude *Automotive Performance, Execution and Layout*[MS] (APEAL) menée en 2002 par J.D. Power and Associates, basée sur 117 838 réponses de consommateurs.
« Audi », « quattro », « TT » et l'emblème des quatre anneaux sont des marques déposées de AUDI AG. « Tiptronic » est une marque déposée de Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG. « Suivre, jamais. » est une marque de commerce de Audi of America, Inc. © Audi Canada 2003. Pour en savoir plus sur Audi, visitez votre concessionnaire ou composez le 1 800 367-AUDI.

Explorer **ennobli** ou Navigator **raccourci** ?

par Éric Descarries

Regardez bien la photo qui accompagne cet article. Non, ce n'est pas le Lincoln Navigator. Il s'agit plutôt du plus petit Aviator, un clone virtuellement miniaturisé du Navigator. Et c'est intentionnel de la part de Lincoln.

En effet, s'étant mis en mode écoute de sa clientèle, la marque porte-étendard de Ford s'est rendu compte qu'un bon nombre de ses admirateurs aimeraient bien posséder un Navigator mais le trouvaient trop gros. Les concepteurs de Lincoln ont alors eu une idée de génie. Pourquoi ne pas créer le même Navigator mais en plus petit ?

Pour ce faire, on a choisi la base du Ford Explorer sur laquelle on a greffé une carrosserie presque parfaitement identique à celle du Navigator... en plus petit. Mais ne vous méprenez pas ! L'Aviator possède de nombreux éléments mécaniques qui lui sont propres. À titre d'exemple, le moteur est un tout nouveau V8 de 4,6 litres qui fait 302 chevaux. Il est combiné à une boîte de vitesses automatique à cinq rapports et à un système de transmission intégrale. Reprenant la configuration de l'Explorer, l'Aviator possède une suspension indépendante et des freins à disque aux quatre roues. Le système de freinage est appuyé par l'antiblocage et la distribution électronique. La direction assistée variable ZF est à crémaillère.

L'intérieur de ce nouveau petit Lincoln est impressionnant. De toute évidence, on a repris le même thème que celui du Navigator ; en effet, le tableau de bord ressemble à celui d'une Continental des années soixante. Moins chargé, cependant, que celui du Navigator, il est plus élégant. Sept personnes peuvent prendre place à bord de l'Aviator ; soulignons toutefois que la dernière banquette est plus confortable que dans le passé. Le plancher est plat grâce au châssis rectiligne à l'arrière. Cette banquette peut se replier complètement question d'agrandir le compartiment bagages.

BELLE SURPRISE

Mon premier contact sur la route avec l'Aviator m'a étonné. Alors que je m'attendais au comportement routier de l'Explorer (tenant naturellement compte des ajouts de luxe), je me suis retrouvé au volant d'un véhicule beaucoup plus stable malgré une douceur de roulement améliorée. L'ingénieur qui m'accompagnait m'a alors expliqué que les bagues et les autres composants semblables de la suspension avaient été redessinées en conséquence.

Le moteur V8 est fougueux et, malgré une bonne isolation, il laisse filtrer un certain vrombissement qui, sans être envahissant, n'en est pas moins agréable à entendre. La direction passe de souple à rigide et précise au fur et à mesure que le véhicule prend de la vitesse. La seule chose qui manquait à mon véhicule d'essai était le contrôle de la stabilité ; cette aide à la conduite ne sera offerte que plus tard.

L'Aviator se distinguera-t-il sur le marché ? Certainement. Ses lignes clonées du Navigator ne lui nuiront certes pas. Mais ses dimensions raisonnables et sa grande polyvalence l'aideront à se tailler une place honorable dans le cœur des amateurs de la marque. *AP*

L'ESSENTIEL...

Moteur : V8 de 4,6 litres de 302 chevaux

Roues motrices : quatre

Prix : 58 950 $

9 concessionnaires Lincoln au Québec.

AVENTURE URBAINE N° 17
RAMASSER DU BOIS

AUTOMOBILE JOURNALISTS ASSOCIATION OF CANADA
ASSOCIATION DES JOURNALISTES AUTOMOBILE DU CANADA

« MEILLEUR UTILITAIRE SPORTIF » (MOINS DE 45 000 $) DE L'ANNÉE 2003

VOICI LE MURANO DE NISSAN.
LE VUS POUR LES AVENTURES URBAINES.

Le bois le plus recherché est généralement celui qui compte quelques années. Et quelle meilleure façon de ramener à la maison un meuble du 19e siècle que dans ce joyau du 21e siècle : le Murano de Nissan. La beauté de son design et l'attention accordée aux détails de fabrication impressionneront autant les passagers que les piétons. Cependant, avec son moteur V6 de 245 chevaux maintes fois primé, sa maniabilité exceptionnelle semblable à celle d'une voiture et sa conduite à traction intégrale, il y a fort à parier que ce sont les conducteurs qui seront les plus épatés. Et le Murano est le premier et le seul VUS équipé d'un moteur V6 muni d'une boîte de vitesses à variation continue Xtronic[mc]. Cette technologie de pointe élimine les étapes entre les vitesses garantissant une conduite silencieuse et en douceur, ainsi que de formidables économies de carburant.

Pour la chasse aux objets précieux, rien de mieux qu'un Murano : sièges avant chauffants, sonorisation Bose[MD] avec autochangeur de 6 CD et régulateur de l'air ambiant bizone, tout est conçu pour assurer un confort maximal. Et que vous emportiez une armoire victorienne ou une base de futon scandinave, l'espace de rangement du Murano vous séduira, particulièrement les banquettes arrière rabattables à distance, un autre détail bien pensé qui ajoute à cet habitacle extrêmement spacieux.

Et le système de navigation Nissan* sur DVD, offert en option sur le Murano, vous permettra de repérer le charmant petit magasin d'antiquités à la campagne et sa manne de trésors. En vous indiquant bien sûr le chemin le plus rapide pour vous y rendre. La vie est pleine d'aventures et le Murano vous permet de les vivre sans détour.

NISSAN

www.nissan.ca

DÉCOUVRIR_l'aventure

*Option dans la version SE. Option installée en usine. Ne programmez jamais lorsque vous conduisez. Le GPS peut ne pas fonctionner adéquatement quand la réception par satellite est faible (voir le manuel du propriétaire du système de navigation pour plus de détails). Le repérage sur carte n'est pas disponible dans toutes les régions. Des mises à jour du DVD seront offertes périodiquement. Nissan, le logo Nissan, la signature « DÉCOUVRIR_l'aventure » et le nom des modèles Nissan sont des marques de commerce de Nissan. Prix remis par l'AJAC au Murano SL. (Photo du Murano SE)

Ultrapratique

par Amyot Bachand

Somervell County, Texas - Dessinée par le studio californien de Honda, l'Element a été créée pour répondre aux besoins des générations X et Y qui utilisent leur véhicule comme un fourre-tout et comme lieu de réunion.

L'Element détonne avec son museau de chien bouledogue accentué par ses pare-chocs de plastique gris. Ses panneaux en matériau composite atténuent les éraflures sur la carrosserie du véhicule. Par contre, on note des teintes de carrosserie chaudes et distinctes pour contrebalancer ce gris anthracite.

En l'absence d'un pilier central (B), les portes arrière s'ouvrent grand, jusqu'à 90 degrés, et ce, pour faciliter l'accès et le chargement. L'Element assoit confortablement quatre personnes, mais seulement quatre. Dotée d'un plancher plat résistant recouvert d'un thermoplastique avec une finition en uréthane, cette minifourgonnette est conçue pour recevoir tout ce qu'on peut imaginer ou presque avec un entretien simplifié…

L'Element possède un deuxième secret : ses sièges polyvalents arrière (divisible 50/50) : du jamais vu. En quatre mouvements bien comptés, on les relève et on les range sur le côté grâce à un crochet mousqueton : génial. En effectuant un mouvement additionnel, on les enlève. Ainsi relevés ou enlevés, selon les besoins, vous pouvez transporter deux ou trois vélos de montagne ou un téléviseur de 27 pouces, une bibliothèque moyenne etc. Une bonne note aussi pour les mille et un espaces de rangements de la console au plafond.

WESTFALIA MODERNE

Le troisième objectif consistait à en faire un lieu de rencontre pour écouter de la musique, pour jaser et, même, au besoin, à faire une sieste… C'est réussi. Comme les sièges s'enlèvent, ils peuvent servir de sièges de parterre. De plus, le hayon divisé permet d'asseoir deux personnes. En plus, la section cachant le pneu de secours s'enlève facilement et se transforme en table de pique-nique avec les quatre pattes offertes en option. Mais le plus important, c'est la musique : la version Y de l'Element compte sur une chaîne audio de grande puissance avec amplificateur et un caisson d'infragraves. De quoi écouter et danser toute la nuit.

Facile à régler, le siège du conducteur assure une bonne position de conduite. Les sièges offrent un bon confort, mais leur soutien latéral demeure limité malgré un galbe à cet effet. Sur la route, les trous et les bosses sont assez bien atténués, ce qui assure ainsi un bon confort aux occupants malgré un débattement court de la suspension. Le volume de l'habitacle nous force à maintenir la soufflerie de chauffage et de climatisation élevée quand on roule en ville ou au ralenti. L'insonorisation est très bonne pour un véhicule de ce gabarit.

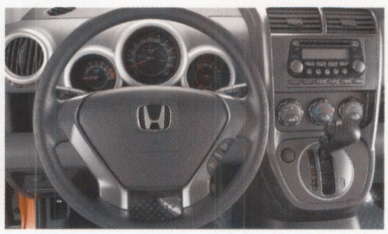
L'absence d'un pilier B a forcé l'élargissement du pilier avant (A), ce qui a pour effet de créer un angle mort en virages à gauche et aux intersections. De plus, quand vous relevez les sièges arrière pour transporter des objets, vous avez un angle mort complet du côté droit.

L'Element hérite des composants éprouvés du CR-V. Honda a toutefois amélioré l'efficacité de son 2,4-litres à tous points de vue. La boîte de vitesses manuelle nous a semblé mieux convenir à ce véhicule en permettant des dépassements sûrs sous les huit secondes. On peut également se procurer une version à quatre roues motrices avec boîte de vitesses automatique, système emprunté au CR-V.

CONDUITE SAGE

Malgré son apparence jeune, l'Element n'a aucune prétention sportive. Sensible aux vents latéraux, cette minifourgonnette demande une bonne attention au-delà des 110 km/h. En courbe serrée, il faut bien ralentir avant de s'engager : rien de dangereux, mais il faut le savoir et conduire en conséquence. Nous avons préféré la conduite de la traction à celle de la version à quatre roues motrices dont l'arrière a tendance à chasser. Le freinage est stable grâce aux quatre freins à disques de série et au système ABS ainsi qu'au répartiteur de pression, de série sur le modèle Y.

Notre bref essai nous a convaincus de la polyvalence et de l'aspect pratique de cette nouvelle minifourgonnette. La version Y nous semble le meilleur achat en raison du système de freinage ABS, des sièges arrière recouverts de tissu FXC et de son excellente chaîne audio. La différence de 1 700 $ en vaut le coup. L'Element s'adresse à des adeptes d'espace de tout âge… **AP**



L'ESSENTIEL…

Moteur : 4 cyl. de 2,4 litres de 160 chevaux

Roues motrices : quatre, avant

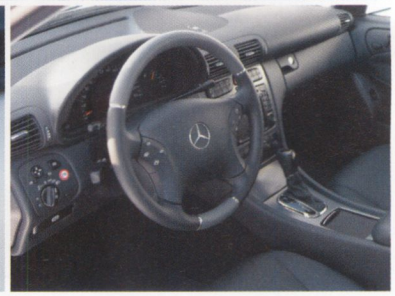
Prix : 23 900 $

61 concessionnaires Honda au Québec.

Voici la Chrysler Pacifica.
Le luxe et l'espace redéfinis.

www.chrysler.ca

Chrysler est une marque déposée de DaimlerChrysler Corporation, utilisée sous licence par DaimlerChrysler Canada Inc.



Intégrales électroniques !

Les 4Matic de Mercedes-Benz

par Amyot Bachand

Montebello, Québec - Saviez-vous que Mercedes-Benz compte seize modèles à transmission intégrale ? Et ce sont ces modèles qui se vendent le plus au Québec. Si nous connaissions les utilitaires de la Classe M et le « Hummer allemand », la Classe G (AP printemps 2002), de même que la E320 4Matic (AP hiver 2002), retrouver douze berlines et familiales des Classes C, E et S équipées de ce mode de propulsion en a étonné plusieurs.

RENCONTRE INTERNATIONALE

Mercedes-Benz conviait plus de 400 journalistes internationaux pour les sensibiliser à la gamme complète des véhicules à système de transmission intégrale de la marque dans le cadre enchanteur des Laurentides et de l'Outaouais. Nous n'avons concentré nos essais que sur les voitures Mercedes-Benz affublées du vocable 4Matic plutôt que sur les camions dont nous connaissions la valeur et la technique.

5 CLASSES - 16 MODÈLES

Pour mieux s'y retrouver, nous avons préparé un petit tableau avec le nom des modèles concurrents.

UN MARCHÉ EXPONENTIEL

La croissance de la demande et des ventes de véhicules à transmission intégrale a poussé le constructeur à l'étoile d'argent à élargir sa gamme de véhicules et à faire traverser sa Classe G en Amérique du Nord. À l'échelle mondiale, la croissance se chiffre à plus de 5 % par année, et, au Canada, ce marché représente plus de 10 % du marché des voitures de luxe. Chez Mercedes-Benz, les 4Matic représentent maintenant 60 % des ventes au Canada.

TRANSMISSION ÉLECTRONIQUE

Le système de transmission intégrale 4Matic est un système d'entraînement aux quatre roues

MERCEDES-BENZ	QUELQUES CONCURRENTS
Classe C 4Matic	Audi A4, BMW Série 3 ; Jaguar X-Type, Subaru Legacy/Outback, Volkswagen Passat 4Motion, Volvo S60
Classe E 4Matic	Audi A6, Volvo V70 Xcountry
Classe S 4Matic	Audi A8
Classes ML320 et 500	BMW X5, Jeep Grand Cherokee, Land Rover, Lexus RX 330, Lincoln Aviator, Nissan Murano, Toyota Sequoia, Volvo XC90
Classe G	Cadillac Escalade, GMC Yukon Denali, Hummer H1 et H2, Lexus LX 470, Lincoln Navigator, Range Rover

en permanence qui répartit le couple selon la proportion 40/60 entre l'avant et l'arrière; il ne requiert aucune intervention du conducteur. Au lieu de faire appel à des différentiels, le contrôle électronique aux quatre roues est utilisé pour faire varier la répartition du couple entre les roues sur les chaussées glissantes. Même si trois roues n'adhèrent plus, le système 4Matic peut envoyer la puissance à une seule roue - avant ou arrière, gauche ou droite - afin que le véhicule continue à rouler. Il se combine ou fait appel aux systèmes de stabilité électronique (ESB) et de freinage antiblocage électronique (ABS).

Du côté des utilitaires ML, Mercedes-Benz a ajouté un dispositif d'aide à la descente et à la montée des côtes.

SUR LA ROUTE

Au volant des Classes S et E, on ne sent pas ou si peu le système en fonction même sur une route enneigée. On voit le résultat, on sent la voiture progresser. C'est plutôt le système de contrôle de la stabilité qui nous ramène à l'ordre. À un collègue qui se demandait pourquoi payer plus cher quand on ne sent pas l'effet, je répondrais ceci: pour garder la voiture sur la route en toute transparence. Notre modèle préféré a sans contredit été la nouvelle Classe E pour son équilibre. Au volant d'une Classe C, les systèmes d'aide et de transmission entrent en jeu rapidement si on pousse la voiture; en utilisant le transfert de couple, soit ce passage de la traction à la propulsion, on peut ramener la voiture en ligne droite : un plaisir rassurant.

GAMME	MODÈLE	PRIX
Classe C	C240 4M berline C240 4M familiale C320 4M berline/familiale	entre 42 900 et 48 000 $ entre 45 150 et 50 250 $ 54 200 $/56 450 $
Classe E	E320 4M berline/familiale E500 4M berline/familiale	Automne 2003 Automne 2003
Classe S	S430 4M berlines S & L S500 4M L	entre 100 700 et 107 250 $ 122 550 $
Classe ML	ML350 & ML500	entre 50 600 et 66 100 $
Classe G	G500 et G55	entre 107 400 et 135 000 $

Même avec une intégrale, qu'elle soit électronique ou pas, l'hiver, il faut chausser les pneus de saison. Un des organisateurs s'est fait rappeler à l'ordre en échappant dans une courbe un ML chaussé de quatre-saisons…

CHOIX GRANDISSANT

Face à un choix étonnant et varié de véhicules à transmission intégrale, cette brève escapade nous ramène vers un constructeur qui ne nous avait pas habitués à cette technologie. On peut passer des utilitaires à des berlines haut de gamme ou à des familiales intermédiaires ou compactes de luxe. Un choix intéressant bien adapté à notre climat et à nos conditions routières. Le jeu en vaut la chandelle. *AP*

L'Audi TT s'enrichit d'un V6 !

par Benoit Charette

Monte-Carlo, Monaco - Apparue il y a maintenant quatre ans, l'Audi TT n'offrait que deux versions dérivées de la même motorisation 1.8T. Pour 2004, la TT prend résolument le virage sportif et attaque de front la division M de BMW et AMG de Mercedes. Devant une assemblée restreinte de journalistes d'Amérique du Nord réunis pour l'occasion sur la côte d'Azur, Audi a fait la promesse de devenir le plus sportif des fabricants d'automobiles allemands, et la TT décolle sur une bonne note avec 250 nouveaux chevaux.

UNE ROBE DISCRÈTE

C'est le rêve de tout conducteur sportif de fouler le même sol que les grands noms du rallye mondial, particulièrement si vous disposez d'une voiture capable d'attaquer les cols serrés des hauteurs de Monte-Carlo. J'ai eu cet honneur au volant de la nouvelle TT 3.2. Mais n'allons pas trop vite ! Je tiens d'abord à vous présenter le véhicule et ses particularités. Visuellement, cette nouvelle TT ressemble beaucoup aux autres modèles de la famille. Elle se démarque par un becquet arrière plus grand et des prises d'air modifiées à l'avant. À l'intérieur, seuls le tachymètre, les palettes au volant et la grille du levier de vitesses en aluminium distinguent cette version des autres. On notera également l'adoption d'un système de freinage renforcé, emprunté à la RS4, qui se révélera très pratique sur les chemins en lacets du circuit de Monte-Carlo.

EN UN CLIN D'ŒIL

Maintenant, la pièce de résistance : Audi équipe son coupé/roadster d'un V6. Et pas n'importe lequel, puisqu'il s'agit du 3,2-litres qui anime déjà la luxueuse Volkswagen Phaeton en Europe et la sportive Golf R32, qui n'a pas traversé la frontière américaine. Monté transversalement sous le capot de la TT, ce moteur développe 250 chevaux, accélère de 0 à 100 km/h en 6,4 secondes et peut atteindre, sur circuit, 250 km/h en vitesse de pointe (limitée électroniquement). Mais la plus grande nouveauté concerne la boîte de vitesses DSG, pour Direct Shift Gearbox. Inspirée de la course de rallye, la DSG est en fait une boîte manuelle à 6 rapports qui se distingue par ses deux embrayages pilotés. Ainsi, quand la voiture roule sur le premier rapport, la deuxième est déjà sélectionnée, mais son embrayage (le deuxième) reste désactivé. Quelques millisecondes avant que le passage soit commandé par l'intermédiaire des palettes derrière le volant, le second rapport est enclenché, ce qui permet de passer les rapports en 0,2 seconde. Pour les journées où vous vous sentez plus tranquille, cette TT DSG offre également un mode de fonctionnement tout automatique. Cette boîte séquentielle, semblable à celles qu'on utilise en F1, marque un tournant dans l'histoire d'Audi et offre une concurrente directe à la M3 SMG de BMW qui offre une boîte séquentielle très semblable.

Après une première journée dans la région de Vence, nous prenons le volant le long des routes sinueuses de la Riviera française et de la côte d'Azur. En plus d'admirer les paysages idylliques, force est de constater que, malgré sa suspension plus ferme, la TT 3.2 demeure très confortable, même à bas régime en traversant

La Jaguar X-TYPE, la seule voiture de sa catégorie équipée de série de la transmission intégrale permanente.

La transmission intégrale est toujours en prise. Et la répartition continue de la puissance entre les quatre roues de la X-TYPE lui donne une tenue de route excellente et même dynamique. La X-TYPE avec transmission intégrale permanente vous laisse rouler en toute confiance. PDSF à partir de 41,195 $

Le prix suggéré de la nouvelle X-TYPE 2.5 manuelle est de 41 195 $. Taxes en sus du montant total. L'offre ne comprend pas les frais de transport (670 $), d'immatriculation, d'assurance et toutes les taxes applicables. Offre d'une durée limitée, qui peut être annulée à tout moment sans préavis. Pour trouver un concessionnaire, composez le 1 800-4JAGUAR.

X-TYPE.ca 1 800 4-JAGUAR

JAGUAR

la promenade des Anglais, à Nice. Une fois arrivée à Roquebrune, notre destination de la journée, et après avoir pris un repas en vitesse le midi, nous attaquons, en après-midi, les chemins tortueux des cols de Monte-Carlo. D'abord, un peu d'autoroute ; après un premier poste de péage, une forte accélération pour voir ce que cette TT a dans le ventre. C'est du sérieux, la voiture demeure plaquée au sol et le passage des rapports ultrarapide ne donne pas le temps au moteur de respirer. Je réalise que des confrères espagnols, au volant d'une TT noire, font les mêmes vérifications que moi, si bien qu'au bout d'un moment nous roulons à plus de 160 km/h sur l'autoroute A8 en direction de Nice. Nous devons ralentir derrière une Porsche 911 C4 dont le conducteur, en nous voyant arriver, décide de mettre les gaz ; un défi difficile à refuser. En moins de deux, nous voici à plus de 200 km/h, l'adhérence de la quattro est phénoménale dans les grandes courbes, et jamais la Porsche n'a pu nous distancer. Dix minutes plus tard, au moment d'attaquer les cols et de quitter l'autoroute, un sourire au propriétaire de la Porsche, un peu surpris de voir qu'il s'est fait coller aux fesses par une Audi TT, et nous changeons de décor.

SUR LA TRACE DES GRANDS

Si la TT ne s'en laisse pas imposer sur la route, elle est phénoménale dans les cols. Même si le trafic nous prive d'une partie du plaisir, nous avons trouvé quelques kilomètres de routes assez dégagés pour se donner quelques frissons. La combinaison du format de la voiture, de la suspension ferme, des freins surdimensionnés et de la boîte séquentielle qui répond instantanément procure une ivresse au volant qu'on ne ressent pas souvent. Un seul petit reproche, dans les chemins serrés, le pilier A, très épais, gêne un peu la vue. En plus de conserver des lignes irrésistibles, la TT offre maintenant des performances à la hauteur. Et le meilleur est encore à venir ! Audi prépare une TT-S qui sera sans doute dévoilée d'ici la fin de l'année. Pour le moment, disons que la TT 3.2 arrive chez nous à l'automne en versions coupé et cabriolet ; elle se vendra entre 40 000 et 43 000 $ dollars américains. Donc environ 60 000 $ canadiens. AP

L'ESSENTIEL...

Moteur : 6 cylindres de 3,2 litres de 250 chevaux

Roues motrices : quatre

Prix : 60 000 $ (estimé)

7 concessionnaires Audi au Québec

AUTOMAG

L'équipe de *L'Annuel de l'automobile 2003* vous offre un magazine d'une qualité encore jamais vue au Québec!

Varié, pointu, à jour, divertissant et informatif, tel est le contenu d'AutoMag :

- *essais routiers • premières*
- *super test • comparatifs • actualités*
- *entretien & techno*
- *conseils aux consommateurs*
- *prototypes • enquêtes & sondages*
- *univers de la course*
- *auto rétro & écolo • reportages*
- *courrier du lecteur*

Disponible dans tous les bons kiosques à journaux, les dépanneurs et les librairies

Abonnez-vous dès maintenant!

Seulement 22,95$ (tx.incl.) pour 1 an (6 parutions)
Seulement 37,95$ (tx.incl.) pour 2 ans (12 parutions)

Par la poste: AutoMag, 2312, chemin Herron, Dorval, Qc, H9S 1C5
Par télécopieur: (514) 631-0591
Par Internet: www.automag.qc.ca
Informations: (514) 631-6550, poste 21

L'ÉQUIPE

Gabriel «Le rapide» Gélinas	Hugues «L'encyclopédie» Gonnot	Benoit «Le bulldozer» Charrette	Nadine «L'inquisitrice» Filion	Philippe «Le trippeux» Lagué	Amyot «Le vétéran» Bachand	Luc «Le sage» Gagné	Michel «Le rêveur» Crépault
RÉDACTEUR EN CHEF	ASSISTANT AU RÉDACTEUR EN CHEF	COLLABORATEUR	COLLABORATRICE	RESPONSABLE SPORT AUTO	COLLABORATEUR	ÉDITEUR DÉLÉGUÉ	ÉDITEUR

KIA
ONTARIO
ALVA 454
YOURS TO DISCOVER

Loin d'avoir fondue,
la neige était là.
Elle attendait nos
quatre concurrents :
Kia Sorento,
Honda Pilot,
Toyota 4Runner et
Mitsubishi Montero.
Qui a eu le dernier mot ?

PHOTOS : HUGO-SÉBASTIEN AUBERT

VUS intermédiaires : les nouveaux joueurs

La Corée affronte le Japon

par Amyot Bachand
et Philippe Laguë

Ils sont de plus en plus décriés et pourtant, ils sont de plus en plus populaires... Malgré la hausse vertigineuse du prix de l'essence, malgré la désapprobation des écologistes, malgré les reproches qui leur sont adressés en matière de sécurité, les véhicules utilitaires sport (VUS) continuent de se vendre comme des petits pains chauds.

La raison d'être des constructeurs automobiles étant purement capitaliste, ceux-ci semblent bien résolus à profiter de la manne. De telle sorte que les VUS se reproduisent comme des lapins, malgré les contraintes évoquées dans le paragraphe précédent. Il y en a pour tous les goûts et toutes les bourses : des petits, des moyens, des gros, des bourgeois, des aristocrates... Bref, qu'on les aime ou pas, les VUS vont faire partie du décor tant et aussi longtemps que leur popularité ne se sera pas émoussée. « Money talks ».

C'est dans le segment des intermédiaires qu'ils sont le plus nombreux. Ils viennent de partout : de l'Amérique, qui les a vus naître, mais aussi de l'Asie, de l'Europe... Pour les essayer tous, il aurait fallu monopoliser une bonne douzaine de véhicules et autant de conducteurs ; nous nous sommes donc rabattus sur les nouveaux arrivants. Le menu est entièrement asiatique : trois nouveautés viennent du Japon et l'autre, de la Corée du Sud. Ils ont pour nom Honda Pilot, Mitsubishi Montero, Toyota 4Runner et Kia Sorento.

Pilot EX

Sorento EX-L

Montero XLS Limited

4Runner V6 Sport

CARROSSERIE

Les connaisseurs rétorqueront que le Montero n'est pas une nouveauté; ils ont tort et raison à la fois. En effet, sa dernière refonte date d'il y a deux ans, mais il s'agit de sa première présence en sol canadien. Le 4Runner, de son côté, a été revu de A à Z. Nouvelle carrosserie, nouveaux moteurs, dimensions en hausse... La seule chose qui ne change pas, c'est l'approche: Toyota a conservé le côté « camion » du 4Runner, qui joue la carte de la polyvalence et de la robustesse.

Avec son Pilot, Honda a opté pour l'approche inverse. Même s'il partage son châssis et sa mécanique avec la minifourgonnette Odyssey, le premier VUS intermédiaire « 100% Honda » se veut un croisement entre une familiale traditionnelle et un utilitaire sport.

Quant au Sorento, il se démarque non seulement par ses origines, mais parce qu'il s'agit du premier VUS coréen de cette catégorie à traverser nos frontières. Ses dimensions lui permettent cependant de faire bande à part; ni compact ni intermédiaire, il se situe quelque part entre les deux. Par contre, il s'agit bel et bien d'une camionnette, qui repose non pas sur une plateforme d'automobile, mais sur un châssis à longerons.

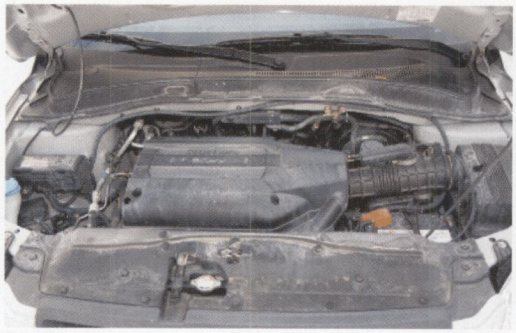
Les stylistes de Kia méritent par ailleurs des félicitations car le Sorento a fait l'unanimité auprès des quatre essayeurs appelés à arbitrer ce match. Sa silhouette évoque des VUS de prestige tels les Lexus RX 330 et Mercedes ML, tout en évitant le plagiat. Le Sorento a de la gueule, mais de la classe, aussi.

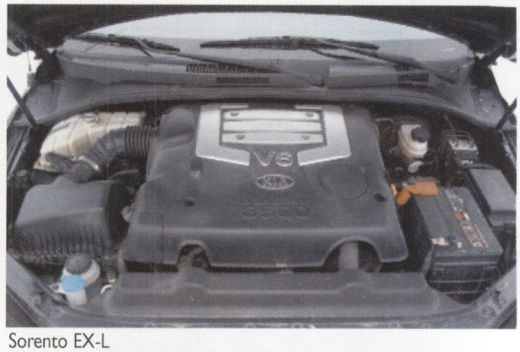
Ses adversaires n'ont pas la même grâce, mais les formes sculptées du Montero et du 4Runner, ainsi que leur allure macho, plairont aux amateurs de VUS. Quant aux stylistes de Honda, ils se méritent le bonnet d'âne : selon toute vraisemblance, l'inspiration est une denrée rare dans les studios de design de ce constructeur. Le Pilot a, lui aussi, fait l'unanimité auprès des essayeurs, qui lui ont reproché ses lignes anonymes. « Trop discrètes », ont dit les plus polis, les deux autres employant les qualificatifs « ternes » et « banales ». Que dire de plus ?

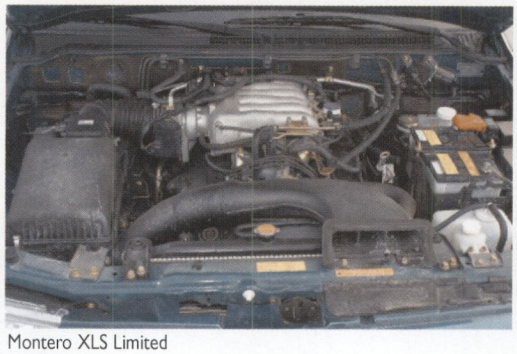
CARROSSERIE

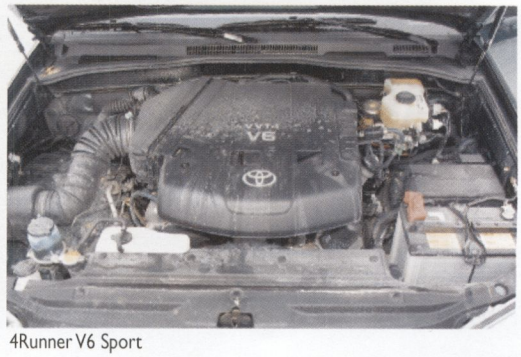
MODÈLE	Honda Pilot EX	Kia Sorento EX-L	Mitsubishi Montero XLS Limited	Toyota 4Runner V6 Sport
DIMENSIONS (mm)				
Empattement	2700	2710	2780	2790
Longueur	4775	4567	4830	4800
Largeur	1963	1863	1895	1875
Hauteur	1793	1730	1815	1740
Garde au sol (mm)	203	203	219	230
Poids à vide (kg)	2007	1950	2170	2440
CAPACITÉS				
Derrière 2e rangée (L)	461	889	1120	1190
Derrière sièges avant (L)	4901	1880	2588	2130
Contenance du réservoir (L)	72,7	80	90	87
Remorquage (kg)	2045	1587	2270	2268

*PDSF de la Cadillac CTS modèle de base. À l'achat, préparation incluse. Transport (1 050 $), immatriculation, assurance et taxes en sus. Une commande ou un échange de véhicules entre concessionnaires peut être requis. Le concessionnaire peut vendre à moindre prix. Photo à titre indicatif seulement.


Pilot EX


Sorento EX-L


Montero XLS Limited


4Runner V6 Sport

MÉCANIQUE

Sur le plan technique, la réputation des constructeurs japonais n'est plus à faire et les trois joueurs originaires de ce pays ne font pas exception. Tant le Honda que le Mitsubishi et le Toyota brillent par l'onctuosité - le mot n'est pas trop fort - de leur moteur. À ce chapitre, le Montero constitue d'ailleurs une agréable surprise. Son V6 de 3,8 litres n'a rien à envier à celui du Pilot en termes de douceur et de silence de roulement, tout en affichant une belle souplesse. Bruyant à l'accélération, le nouveau V6 de 4 litres du 4Runner se situe une coche en dessous.

Leur adversaire coréen ne se défend pas trop mal, remarquez. Avec 192 chevaux, son V6 est le moins puissant du groupe, mais cela ne le pénalise guère car le Sorento est aussi le plus léger des quatre VUS en lice. À l'autre extrémité, on retrouve le 4Runner, à la fois le plus puissant et le plus lourd: 2440 kilos. Soit presque 500 de plus que le Sorento! Ses 245 chevaux ne sont pas de trop... À noter que c'est le seul membre de notre quatuor à proposer un V8 en option.

C'est le Pilot qui revendique le meilleur rapport poids-puissance, avec 240 chevaux pour 2007 kilos. On ne sera donc pas surpris d'apprendre qu'il se classe premier au chapitre des performances. C'est toutefois le Montero qui propose le meilleur jumelage moteur-transmission. Il n'y a qu'un mot pour décrire leur fonctionnement: symbiose. Ce superbe moteur se montre disponible à tous les régimes, tandis que la boîte de vitesses automatique en tire le

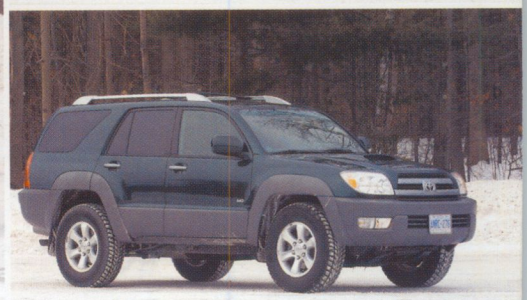
MÉCANIQUE

MODÈLE	Honda Pilot EX	Kia Sorento EX-L	Mitsubishi Montero XLS Limited	Toyota 4Runner V6 Sport
MÉCANIQUE				
Moteur	V6	V6	V6	V6
Cylindrée (litres)	3,5	3,5	3,8	4,0
Type	VTEC/SACT	DACT	SACT	DACT
Puissance (ch à tr/min)	240@5400	192@5500	215@5500	245@5200
Couple (lb-pi à tr/min)	242@4500	217@3000	248@3250	283@3400
Boîte de vitesses	automatique	automatique	Sportronic	automatique
Rapports	5	4	5	4
Transmission	4RM Transmission intégrale Avec transfert de couple électronique	4RM Boîtier de transfert à 2 vitesses Avec transfert de couple électronique	4RM (2H,4H, 4HL,4L) Boîtier de transfert à 2 vitesses	4RM (H2, H4, L4) Boîtier de transfert
Différentiel	avec pignon hélicoïdal		glissement limité	glissement limité Torsen
FREINS				
AV	disques ventilés	disques ventilés	disques ventilés	disques ventilés
AR	disques pleins	disques pleins	disques pleins	disques pleins
ABS	oui	oui	oui	oui
Répartition électronique	oui	oui	non	oui
AIDE À LA CONDUITE				
Antipatinage	non	non	oui	oui
Aide à la descente	oui	non	non	oui
DIRECTION				
Assistée	à crémaillère	à crémaillère	à crémaillère	à crémaillère
Diamètre de braquage	11,6 m	11,1 m	11,4 m	11,7 m
SUSPENSION				
Avant	indépendante	indépendante	indépendante	indépendante**
Arrière	multibras	essieu rigide	multibras	multibras
PNEUS				
Dimensions	P235/70 R16	P240/70R16	P265/70R16	P265/65R16

** Réglage électronique (XREAS)

Montero XLS Limited

Montero XLS Limited



4Runner V6 Sport

4Runner V6 Sport

PERFORMANCES

PERFORMANCES	Pilot	Sorento	Montero	4Runner
0 à 100 km/h	9,4 s	11,4 s	12,1 s	10,7 s
80 à 120 km/h	7,5 s	8,34 s	8,9 s	7,7 s
100 à 0 km/h	44 m	43,2 m*	51 m	42,2 m
*(constructeur : 43,7m)				
CONSOMMATION (HIVER)				
Litres aux 100 km	19,3	21,45	18,33	24,6
Essence	ordinaire	ordinaire	ordinaire	ordinaire

maximum, tout en assurant des passages on ne peut plus fluides. Le 4Runner n'est pas loin derrière, tandis que la boîte automatique du Pilot est plus lente. Mais pas autant que celle du Sorento, qui ne peut soutenir la comparaison avec ses rivaux japonais. Sa boîte automatique à 4 rapports se montre hésitante et les passages traînent en longueur ; en conséquence, les reprises manquent parfois de vigueur.

Les reproches au Sorento ne s'arrêtent pas là. Les trains roulants n'ont pas le raffinement de ce qui se fait du côté japonais ; à l'arrière, la suspension sautille à la moindre imperfection du revêtement et elle a tendance à talonner au passage des trous et bosses qui « embellissent » notre réseau routier.

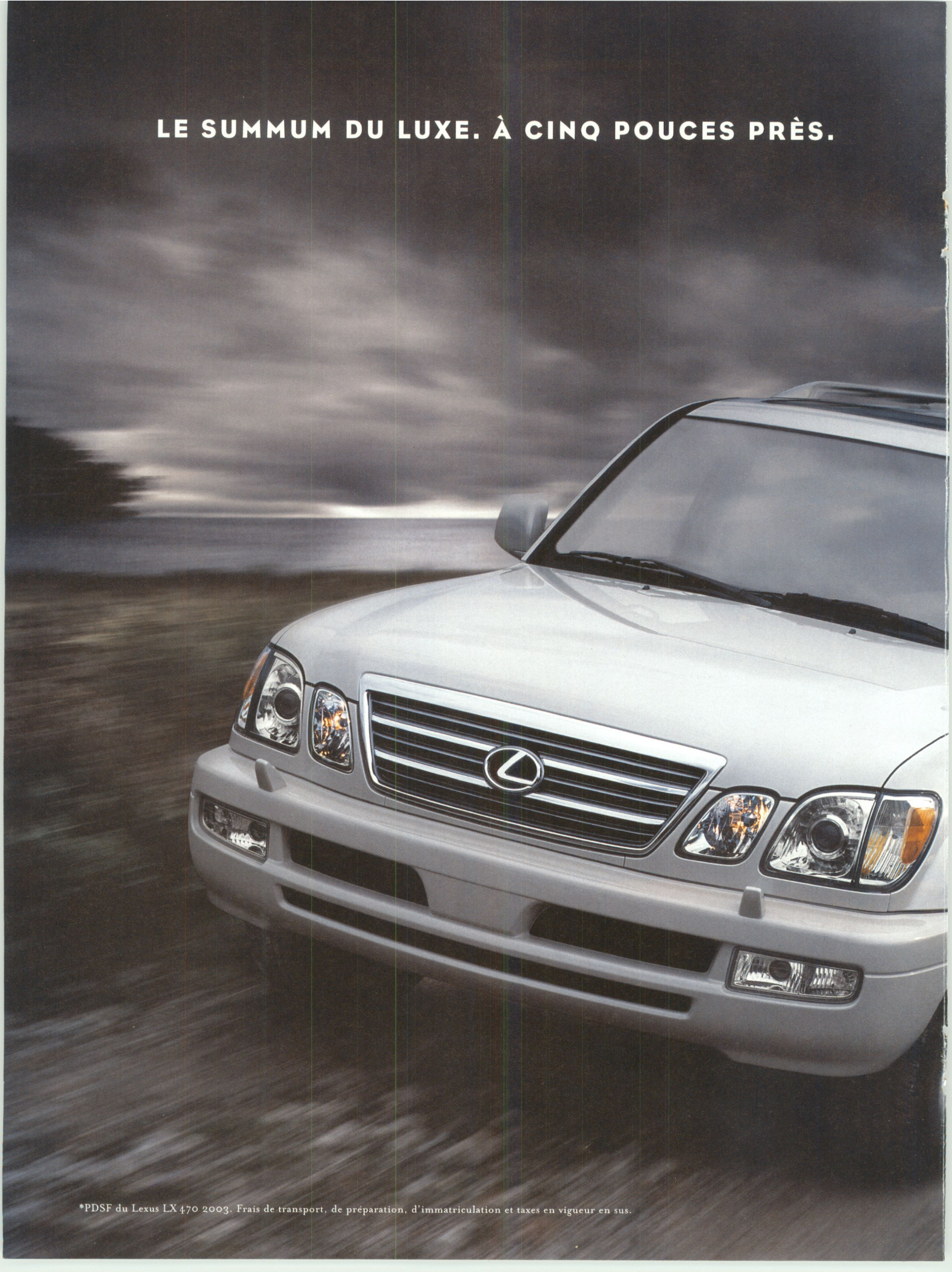
Le 4Runner et le Montero pèchent également par la dureté de leurs suspensions, qui pénalise le confort. De plus, le Montero a montré de sérieuses lacunes en matière de freinage, avec des distances d'arrêt beaucoup plus longues que celles des trois autres protagonistes de ce match. C'est le 4Runner qui remporte la palme au freinage, suivi de près par le Sorento et le Pilot. Ce dernier est aux prises avec un ABS qui entre en action trop rapidement, tandis qu'on a reproché au Sorento d'avoir une pédale de freins spongieuse.

COMPORTEMENT

... ou comment les pneus peuvent faire toute la différence. Handicapé par une monte pneumatique qui n'était pas de taille à affronter

Pilot EX

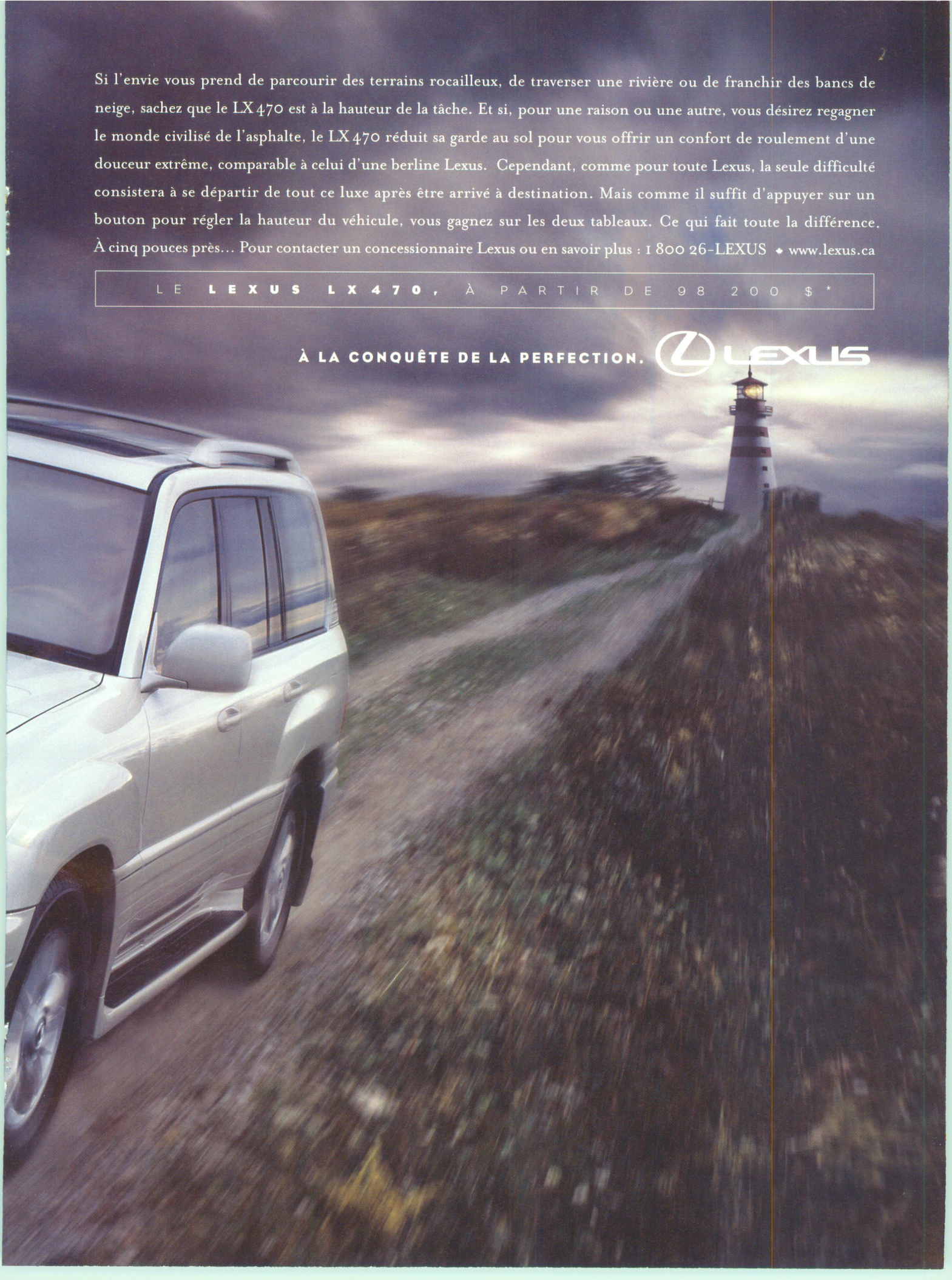
Pilot EX

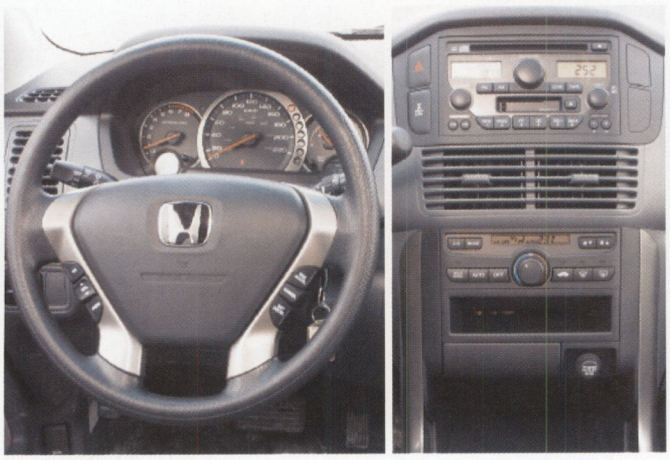

LE SUMMUM DU LUXE. À CINQ POUCES PRÈS.
*PDSF du Lexus LX 470 2003. Frais de transport, de préparation, d'immatriculation et taxes en vigueur en sus.

Si l'envie vous prend de parcourir des terrains rocailleux, de traverser une rivière ou de franchir des bancs de neige, sachez que le LX 470 est à la hauteur de la tâche. Et si, pour une raison ou une autre, vous désirez regagner le monde civilisé de l'asphalte, le LX 470 réduit sa garde au sol pour vous offrir un confort de roulement d'une douceur extrême, comparable à celui d'une berline Lexus. Cependant, comme pour toute Lexus, la seule difficulté consistera à se départir de tout ce luxe après être arrivé à destination. Mais comme il suffit d'appuyer sur un bouton pour régler la hauteur du véhicule, vous gagnez sur les deux tableaux. Ce qui fait toute la différence. À cinq pouces près... Pour contacter un concessionnaire Lexus ou en savoir plus : 1 800 26-LEXUS ♣ www.lexus.ca

LE **LEXUS LX 470**, À PARTIR DE 98 200 $ *

À LA CONQUÊTE DE LA PERFECTION. LEXUS





Pilot EX

Sorento EX-L

l'hiver, le Montero a perdu de précieux points lorsque vint le temps d'évaluer les aptitudes routières de nos véhicules d'essai. Montés en série, les pneus de marque Yokohama (modèle Geolandar) n'ont aucune adhérence sur la neige. Imaginez si le revêtement est glacé, de plus... Et il y a l'arrière, toujours prêt à décrocher. La prudence est donc de mise !

Sur cette portion enneigée de notre parcours, le Pilot n'a impressionné personne, lui non plus. Les pneus d'hiver Michelin Alpin ont déçu, tout comme le système de transmission intégrale permanent, qui permet tout juste de sauver les meubles tant qu'on ne roule pas trop vite ; sinon, on oublie ça. Dans la neige, le Pilot ne vaut pas une « claque », a écrit un des essayeurs. C'est clair.

Chaussé de pneus d'hiver de marque Toyo, le Sorento a montré des aptitudes insoupçonnées. Tandis que les pneus brillaient par leur adhérence et leur motricité, le système de transmission intégrale permanent a mérité des éloges en raison de sa rapidité à réagir, sans brusquerie aucune. Sur un parcours aussi enneigé que sinueux, il n'avait aucune peine à garder sa trajectoire ; même si on augmentait le rythme, il demeurait imperturbable. De plus, c'est le Sorento qui possède la meilleure direction. Suivi de près par le Montero.

On ne peut en dire autant du 4Runner, dont la direction floue et surassistée handicape plus d'un modèle Toyota. Ajoutez à cela un roulis prononcé en virage, une sensibilité marquée aux vents latéraux et le débattement exacerbé des amortisseurs. Sans parler de son poids... Bref, rien pour inciter à une conduite plus sportive. Pour la conduite hivernale, par contre, c'est autre chose ! Le 4Runner possède un système d'antipatinage à l'accélération dont le rendement sur une surface enneigée et glissante nous a impressionnés.

Dans des conditions normales (lire : sur l'asphalte), le Pilot reprend cependant du poil de la bête. Au point de se retrouver à nouveau dans les bonnes grâces des essayeurs, qui ont apprécié son confort et son comportement, comparables à ceux d'une berline. « Le plus confortable pour les longs trajets », a écrit l'un d'eux. Le Montero se débrouille fort bien, lui aussi, sur l'autoroute ; mais si le vent est de la partie, vaut mieux garder les deux mains sur le volant.

Résumons : le Sorento est le champion de la neige, tandis que le Pilot est celui dont la conduite se rapproche le plus d'une automobile. Mais ne perdez pas de vue que les pneus ont joué un rôle prédominant dans cette portion du match.

HABITACLE

Ce quatuor de VUS possède un point en commun : la douceur de roulement. Le Sorento n'est cependant pas à la hauteur de ses adversaires nippons pour ce qui touche l'insonorisation, son habitacle semblant moins bien isolé. Il perd donc quelques points au chapitre du confort à cause de cette lacune. En revanche, c'est celui qui offre la meilleure position de conduite.

Montero XLS Limited

4Runner V6 Sport

Sorento EX-L

Sorento EX-L

AU QUOTIDIEN

MODÈLE	Honda Pilot EX	Kia Sorento EX-L	Mitsubishi Montero XLS Limited	Toyota 4Runner V6 Sport
PRIX				
Prix de base ($)	41 000 $	29 795 $	41 987 $	39 100 $
Prix du modèle d'essai	41 000 $	35 795 $	48 507 $	43 490 $
Échelle de prix (de/à)	41 000/43 000 $	29 795/35 795 $	41 987/48 507 $	39 100/50 555 $
GARANTIES (ANS/KM)				
De base	3 / 60 000	5/ 100 000	3 / 60 000	3 / 60 000
Assistance routière	non	oui	oui	oui
Groupe motopropulseur	5 /100 000	5 / 100 000	5 / 100 000	5 / 100 000
Corrosion (perforation)	5 / illimité	5 / illimité	7 / illimité	5 / illimité
Cote de fiabilité	Nouveau	Nouveau	Nouveau	Nouveau

La pire ? Il faut regarder du côté du Pilot. Mais il y a eu dissidence, cette fois, parmi les essayeurs, puisque l'un d'eux l'a noté comme « très bonne ». Question de morphologie, sans doute... Sinon, les trois autres ont déploré le volant trop incliné - « comme dans un autobus » - ou encore la difficulté à trouver le bon réglage du siège. Dommage, parce que les baquets du Pilot se situent parmi les plus confortables. Ceux du Montero sont de véritables fauteuils, mais ils n'offrent aucun soutien latéral. Et ceux du 4Runner, à peine plus.

Par le passé, Toyota nous a habitués à des habitacles ternes, mais ternes... À bord du 4Runner, on constate toutefois que cette époque semble révolue. L'effort est louable et le résultat, flatteur : le tableau de bord est complet en plus d'être agréable à l'œil, tout comme les mollettes de climatisation, aussi originales que fonctionnelles. Et tout ça respire la qualité - ce qui n'étonne guère, du reste, d'un véhicule de marque Toyota. On peut d'ailleurs en dire autant du Pilot, bien que sa présentation manque un peu d'éclat. Quant au Montero, il n'a rien à envier à ses compatriotes.

Au chapitre de la présentation intérieure et de la finition, c'est le Sorento qui tire de la patte. La qualité des matériaux n'est pas la même qu'à bord de ses rivaux japonais ; elle laisse même à désirer, si vous voulez vraiment savoir. Le similibois de la planche de bord fait particulièrement bon marché, comme l'a décrié en chœur notre quatuor de conducteurs.

Dans ce genre de véhicules, l'habitabilité est rarement un problème. Le Montero n'a cependant impressionné personne avec ses places arrière restreintes et pas très faciles d'accès. Mais il se rattrape avec son équipement de série tout garni, ce qui n'est pas le cas de ses deux compatriotes. Tant le Pilot que le 4Runner montrent des lacunes impardonnables pour des véhicules de ce prix : le premier n'a pas de sièges chauffants, tandis que ceux du 4Runner ne sont ni chauffants, ni électriques ! À plus de 40 000 dollars l'exemplaire, voilà qui est difficile à avaler. Conformément à la tradition coréenne, le Sorento offre tout ça, à un prix nettement inférieur.

CONCLUSION

Deux des quatre essayeurs ont classé le Sorento bon premier, tandis qu'un troisième le plaçait exæquo avec le 4Runner au premier rang. Notre dissident de service, non content de jeter son dévolu sur le Pilot, s'est cependant distingué en plaçant le Sorento en dernière place ! Comme quoi l'évaluation d'un véhicule automobile n'est pas une science exacte.

Si le Sorento a causé la surprise, la déception, elle, est venue de Mitsubishi, dont le Montero a eu l'heur de déplaire à plus d'un essayeur. Pourtant, ce VUS possède de solides qualités, à commencer par sa mécanique raffinée et la richesse de son équipement de série ; mais cela n'est pas parvenu à occulter ses défauts.

Entre les deux, le Pilot et le 4Runner se livrent une chaude lutte, mais ils devront désormais composer avec un nouveau joueur, d'origine coréenne. Voilà qui ne diminuera en rien l'animosité ancestrale entre ces deux nations ! AP

Le joyau de Munich

par Benoit Charette

Miami, Floride - Lancée il y a un peu plus d'un an, la nouvelle Série 7 proposait jusqu'à maintenant un V8 de 325 chevaux. Même si ce modèle « de base » renferme tous les éléments de luxe qui vous seront utiles, la pression des autres constructeurs pousse BMW à offrir plus. En effet, avec la venue sur le marché des Maybach 57 et 62, de la nouvelle Rolls-Royce Phantom et d'une Audi A8 redessinée (toutes offertes avec une mécanique à 12 cylindres), BMW se devait de réagir. Limousine de luxe oblige ! BMW a introduit sur le marché à l'automne 2002 une nouvelle motorisation à douze cylindres de 6 litres délivrant 445 chevaux installés sur un châssis qui offre 14 centimètres de plus pour les passagers arrière.

UN MOTEUR AIMÉ

Le V12 n'est pas une nouveauté pour BMW qui en a produit 96 500 exemplaires entre 1987 et 2001. Ces mêmes statistiques démontrent que, depuis 15 ans, une Série 7 sur 13 qui trouve preneur sur le marché est équipée d'un moteur V12. Ce qui place la marque allemande à la première place des constructeurs de V12 au monde en termes de volume. Il ne faut pas oublier que BMW partage son V12 avec la nouvelle Rolls Phantom. Le V12 illustre parfaitement l'image que veut donner BMW à ses modèles de luxe en offrant à son conducteur (qui est très souvent passager !) une incomparable souplesse tout en étant capable de reprises dignes d'une véritable sportive ; le tout dans un concert... de silence.

Naturellement, avec 445 chevaux sous le pied droit et la capacité d'atteindre 100 km/h en 5,5 secondes, 200 km/h en 17 secondes et une vitesse maximale limitée à 250 km/h, la route n'est pas un endroit recommandé pour accomplir de telles prouesses, particulièrement en Floride, reconnue comme l'antichambre du paradis où le conducteur moyen a plus de 90 ans. Pour vérifier ses chiffres, BMW a invité les journalistes sur le circuit d'Homestead, ce qui leur a permis de se défouler et de vérifier le potentiel de cette limousine. La conduite est d'une agilité remarquable pour un véhicule aussi massif, même si la batterie d'accessoires électroniques limite un peu le réel plaisir de la conduite sportive. Les accélérations sont puissantes mais jamais brusques, et vous arrivez rapidement à plus de 180 km/h avant même de l'avoir réalisé. Malgré ces performances de tout premier ordre, la 760 Li se contente d'une consommation très raisonnable de 13,5 litres au 100 kilomètres en moyenne, fruit, selon le constructeur, de la suppression du papillon d'admission. En outre, grâce à sa boîte de vitesses automatique à 6 rapports, la 760 Li peut filer à 160 km/h à seulement 2500 tr/min.

LES PASSAGERS À L'HONNEUR

Comme la plupart des 760 Li qui seront vendues sur le marché arriveront avec un chauffeur en option, BMW offre aux passagers arrière plus d'espace et de confort que la 745i grâce à un empattement allongé de 14 centimètres. Évidemment, les bois les plus nobles et les derniers raffinements technologiques font partie de la très longue liste d'équipements. Mais dans cette voiture où le propriétaire sera le plus souvent assis derrière, on dénote un effort supplémentaire du fabricant pour permettre au propriétaire de réaliser tous ses souhaits. En plus des sièges électriques chauffants et inclinables, l'arrière du véhicule peut se transformer en véritable bureau sur roues avec une panoplie d'équipements DVD et audio pour le divertissement ou les téléphones conférence. Les passagers arrière jouissent également d'un système de climatisation indépendant leur permettant de créer leur propre climat et un frigo entre les deux sièges pour conserver la bouteille de champagne au frais. De plus, si le propriétaire assis derrière veut véritablement avoir le contrôle de la voiture, BMW offre, en option, installé entre les deux sièges arrière, un système iDrive comportant toutes les fonctions de la voiture. Ainsi, les places arrière deviennent le centre nerveux de la limousine. L'exclusivité a aussi un prix, avec une facture de base de 169 500 $, il est fort probable que vous serez la seule personne de votre quartier à en posséder une. Et si cela ne suffit pas, vous pouvez profiter du service BMW *individuals*. Ce service unique, qui s'applique à tous les clients de BMW, permet de personnaliser sa voiture. Par exemple, BMW présentait à Miami la 760 Li « Yacht edition » avec des bois maritimes qui garnissaient l'intérieur du véhicule, des roues exclusives de 20 pouces et des cuirs uniques, une option d'environ 25 000 $ canadiens. Cette limousine perpétue la tradition BMW et achève de compléter la gamme de la Série 7. La Mercedes S600 L n'a qu'à bien se tenir ! AP

L'ESSENTIEL...

Moteur : V12 de 6 litres de 445 chevaux

Roues motrices : arrière

Prix : 169 500 $

8 concessionnaires BMW au Québec.

TROIS LAND ROVER PARTIS AUX QUATRE COINS DU MONDE.
IL Y A DE QUOI S'AMUSER.

RANGE ROVER • DISCOVERY • FREELANDER

Pas facile de devenir les véhicules les plus débrouillards qui soient, mais c'est certainement très agréable.

LAND ROVER

FAITES L'EXPÉRIENCE D'UN LAND ROVER

«Hot-roddicus canadienis»

par Éric Descarries

Dès qu'on prononce le nom Mercury, la plupart des consommateurs pensent immédiatement à l'imposante berline américaine Grand Marquis qui, avouons-le, s'adresse plutôt à une clientèle... retraitée. Le client moyen de la Grand Marquis a plus de 65 ans. Mais Ford en vend suffisamment pour conserver ses parts de marché dans ce créneau, surtout que la voiture, aussi vétuste soit-elle, jouit d'une belle notoriété en termes de fiabilité.

Si vous feuilletez certains livres sur la course d'automobiles, vous noterez que le nom Mercury y figure souvent, surtout durant les années soixante et soixante-dix. C'est avec le temps que Mercury est devenue plus... sage. Cependant, en 2003, Ford nous propose une version Marauder de sa grande Mercury, une voiture dont le nom et les qualités ne sont pas sans nous rappeler les exploits de la marque dans le passé.

La Marauder est tout simplement la même Grand Marquis à laquelle on a ajouté des éléments mécaniques de performance qui en changent complètement la vocation. Sous le capot de cette voiture à propulsion, on retrouvera le même V8 de 4,6 litres qui équipe la Grand Marquis mais cette fois, il développe 302 chevaux (contre 224 pour la Grand Marquis). La boîte de vitesses automatique à 4 rapports a subi quelques retouches alors que la suspension de la voiture a été complètement révisée. La Marauder est légèrement abaissée de l'avant, tandis que les barres antiroulis et les amortisseurs Tokico lui confèrent une conduite plus agressive. Cette Mercury toute spéciale chausse des pneus BFGoodrich g-Force T/A P235/50WR18 à l'avant et P245/55WR18 à l'arrière. Incidemment, ce «hot rod» est construit ici même au Canada, à St-Thomas, en Ontario !

CONFORT CLASSIQUE

L'intérieur de la voiture est plus sobre que celui de la Grand Marquis et on y voit une console centrale avec sélecteur de vitesses au plancher flanqué de deux cadrans Auto Meter. La teinte est monochrome tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, les premières Marauder n'étant offertes qu'en noir, y compris la calandre. La Marauder devient alors la version Mercury des Chevrolet Impala SS si populaires il y a quelques années.

Mais la Marauder se distingue-t-elle vraiment sur la route ? C'est quand on conduit une Grand Marquis d'abord puis une Marauder ensuite qu'on note la grande différence. Quant à moi, j'ai également eu l'occasion de piloter cette Mercury sur le long circuit d'essai de Ford au Michigan, ce qui m'a permis de pousser le véhicule un peu plus. Les accélérations sont nettement plus franches, et les reprises, solides. Malgré ses dimensions impressionnantes, la Marauder se comporte très bien en virage grâce à ses pneus surdimensionnés, et cela, même quand on la pousse (pour autant qu'on en respecte le gabarit). La sonorité du moteur et de ses échappements est à la fois suffisamment discrète et très présente. Le freinage est à la hauteur de la situation, mais il faut toujours garder à l'esprit qu'il s'agit d'une berline de 1902 kilos.

Digne successeur de l'Impala SS ? Pourquoi pas ? De plus, Ford nous a montré un prototype cabriolet de la Marauder. Pas une si mauvaise idée... AP

L'ESSENTIEL...

Moteur : V8 de 4,6 litres de 302 chevaux

Roues motrices : arrière

Prix : 47 995 $

112 concessionnaires Ford au Québec.

Pas si sage que ça !

par Nadine Filion

Los Angeles, Californie - On dit qu'il ne faut pas se fier aux apparences. Eh bien ! la TSX d'Acura en est un exemple parfait. Avec des lignes plutôt discrètes, presque anonymes, qui aurait cru que la voiture pouvait effectivement se classer parmi les berlines sport ?

UN DÉCOR ENCHANTEUR

Nous roulons sur Sunset Boulevard, célèbre avenue californienne longue de 42 kilomètres rejoignant l'océan Pacifique. À un arrêt, le conducteur de la vieille Oldsmobile voisine jette un premier, puis un second regard sur notre TSX. « C'est la RSX quatre portes ? » nous demande-t-il. Voilà une question qui fera plaisir à Acura, désireux de s'afficher de plus en plus comme une marque de performance.

Mais qui dit marque de performance, dit gamme sport. Et dans celle d'Acura, il manquait un élément. Le fossé entre le coupé RSX et la grande berline 3.2TL, trop vaste, forçait les clients à migrer vers d'autres constructeurs, ceux allemands, croit la direction d'Acura.

D'où la nouvelle TSX, au design révélant les futures tendances d'Acura et qui place directement dans sa mire les BMW Série 3, Audi A4 et Mercedes Classe C. À notre avis, la concurrence comprend également les Infiniti G35 et Lexus IS300. Toujours à notre avis, si Acura retiendra ses clients comme souhaité, il lui faudra néanmoins se lever de bonne heure pour attirer dans ses salles d'exposition ceux qui rêvent d'une « Béèm », mais bon.

D'INSPIRATION EUROPÉENNE

Partageant la même plateforme que la Honda Accord européenne, la nouvelle TSX s'en différencie avec une suspension plus sportive, des roues plus larges et un intérieur plus luxueux. Surtout, assure Dave Gardner, directeur national pour Acura au Canada, elle n'a rien de commun avec la Honda Accord d'Amérique du Nord : « Les deux voitures disposent d'une expérience de conduite très différente ».

La TSX mise sur un 4-cylindres de 2,4 litres (200 chevaux), plus léger et moins encombrant qu'un V6. Le moteur, très silencieux à bas régime, gagne à être poussé à haut régime ; il ne s'essouffle pas aisément et fait entendre un fort beau caractère.

La suspension, indépendante aux quatre roues, colle à la route et c'est avec une assurance surprenante que la berline s'engage dans des routes tortueuses. Pas de roulis au rendez-vous, qu'une impression de solidité. La boîte manuelle à six rapports (en option : l'automatique à cinq rapports, avec SportShift) se passe tout en souplesse et répond sur le champ, sans contrecoup.

Les sièges sont confortables et celui du conducteur profite d'un soutien lombaire additionnel. L'intérieur se démarque des habitacles japonais, traditionnellement sobres, grâce à des appliques de bois ou d'alliage.

Bref, malgré un physique extérieur qui ne laisse rien présager d'un comportement très sportif, la TSX tire son épingle du jeu. Elle mérite décidément un deuxième regard, voire même un troisième, surtout de la part de ceux qui recherchent le bon rapport qualité-prix.

Un seul hic : alors que la concurrence japonaise propose des modèles à propulsion, et celle allemande à transmission intégrale, Acura continue d'offrir la traction. « Nous nous en tenons à la configuration actuelle », dit M. Gardner. Soit. Heureusement, la TSX dispose de l'assistance à la stabilité (VSA) et l'antipatinage à l'accélération (TCS), en plus des freins ABS.

CONCLUSION

Qu'une seule version au catalogue pour la berline sport, avec des équipements de série nombreux : sièges de cuir chauffants, toit ouvrant, rétroviseurs extérieurs chauffants, régulateur de vitesse et commandes audio au volant, rideaux gonflables latéraux (une première pour Acura au Canada) et climatisation bi-zone, pour ne nommer que ceux-là. Ne cherchez pas le système de navigation : offert aux États-Unis, il ne franchit toujours pas nos frontières canadiennes.

Acura n'a pas encore déterminé le prix de détail de sa nouvelle venue, dont l'arrivée est prévue pour le 7 avril prochain, mais attendez-vous à devoir verser plus ou moins 35 000 $ afin de vous la procurer. AP

L'ESSENTIEL...

Moteur :
4 cylindres i-VTEC 2,4 litres de 200 chevaux

Roues motrices : avant

Prix : mi-35 000 $ (estimé)

11 concessionnaires Acura au Québec

L'habit ne fait pas le moine !

par Benoit Charette

Bel-Air, Californie - L'idée de transformer un utilitaire en voiture sport a toujours semblé contradictoire. En effet, si vous voulez un véhicule agile, rapide et puissant, pourquoi commencer avec une carcasse lourde et haute sur pattes. BMW avait prouvé avec le X5 qu'il était possible de transmettre des gênes sportifs à un utilitaire; Infiniti franchit une nouvelle étape en effectuant avec succès le croisement entre la voiture sport et un châssis de véhicule mutant, un véritable tour de force qui obtient une note quasi parfaite.

Depuis quelques semaines à peine, Infiniti propose une voiture sport à quatre roues motrices offrant de l'espace pour cinq passagers et des performances dignes d'une belle allemande. Les FX35 et FX45 remplacent le QX4 et prouvent hors de tout doute qu'il est maintenant possible de croiser une voiture sport avec un 4 x 4. Construit sur la plateforme du coupé G35, le FX jouit d'un centre de gravité beaucoup plus bas que la majorité des autres utilitaires; ses voies larges contribuent également à cette tenue de route hors du commun. Enfin, on a ajouté une suspension indépendante inspirée de la Maxima et de la Z et quatre roues motrices. Voilà, vous avez un véhicule d'une redoutable efficacité sur la route.

DEUX ENGINS

Sous le capot, vous aurez le choix entre le moteur V6 de 3,5 litres emprunté au coupé G35 qui développe 280 chevaux ou le V8 de 4,5 litres de la Q45 qui pointe à 315 chevaux. Les deux mécaniques sont jumelées à une boîte de vitesses automatique à cinq rapports. Pour vous convaincre de la puissance du FX45, lors d'un essai effectué le long du Pacific Coast Highway, près de Malibu, nous avons mis 6,3 secondes pour atteindre 100 km/h. Le propriétaire d'une Mustang GT assis à mes côtés est resté muet d'admiration (ou de jalousie). Ni le BMW X5 4.6 ni le ML55 de Mercedes n'ont mieux fait. Le FX35 ne s'en laisse pas imposer non plus. Après une journée d'essai de plus de 400 kilomètres sur les routes tortueuses (et désertes) du Angeles et Los Padres National Forest, laissez-moi vous dire qu'il y a très peu d'utilitaires et beaucoup de sport dans ce véhicule. Si vous cherchez l'équilibre dans la conduite, la performance avec une bonne dose de confort, le FX35 répondra mieux à vos besoins. Avec ses roues de 18 pouces et une suspension un peu plus confortable, vous pouvez avaler toutes les petites routes sans renverser votre café. Le FX45, avec ses roues de 20 pouces de série et sa suspension sport, répond mieux à la définition de sport extrême. Sa tenue de route est simplement remarquable, mais cela se fait au détriment du confort en raison d'une suspension plus ferme et plus sèche qui transmet les imperfections de la route.

DU VRAI MUSCLE

Et pour citer le renard dans la fable de La Fontaine, le ramage se rapporte au plumage. Comparable au MDX d'Acura dans son format, le FX45 présente un toit presque 10 centimètres plus bas. Ses contours ronds et ramassés donnent du muscle à ce guépard bionique (nom de code d'Infiniti pour le FX45). L'intérieur, inspiré de la 350Z, offre une belle originalité, des matériaux très luxueux, une chaîne audio Bose unique et un système de navigation (en option). Pour être bien honnête, j'ai beaucoup de difficulté à trouver le moindre défaut aux FX35 et 45 à l'exception d'un surplus de fermeté de la suspension du FX45; c'est pour cette raison que mon vote irait au FX35 pour son équilibre général. Un véhicule très inspiré. AP

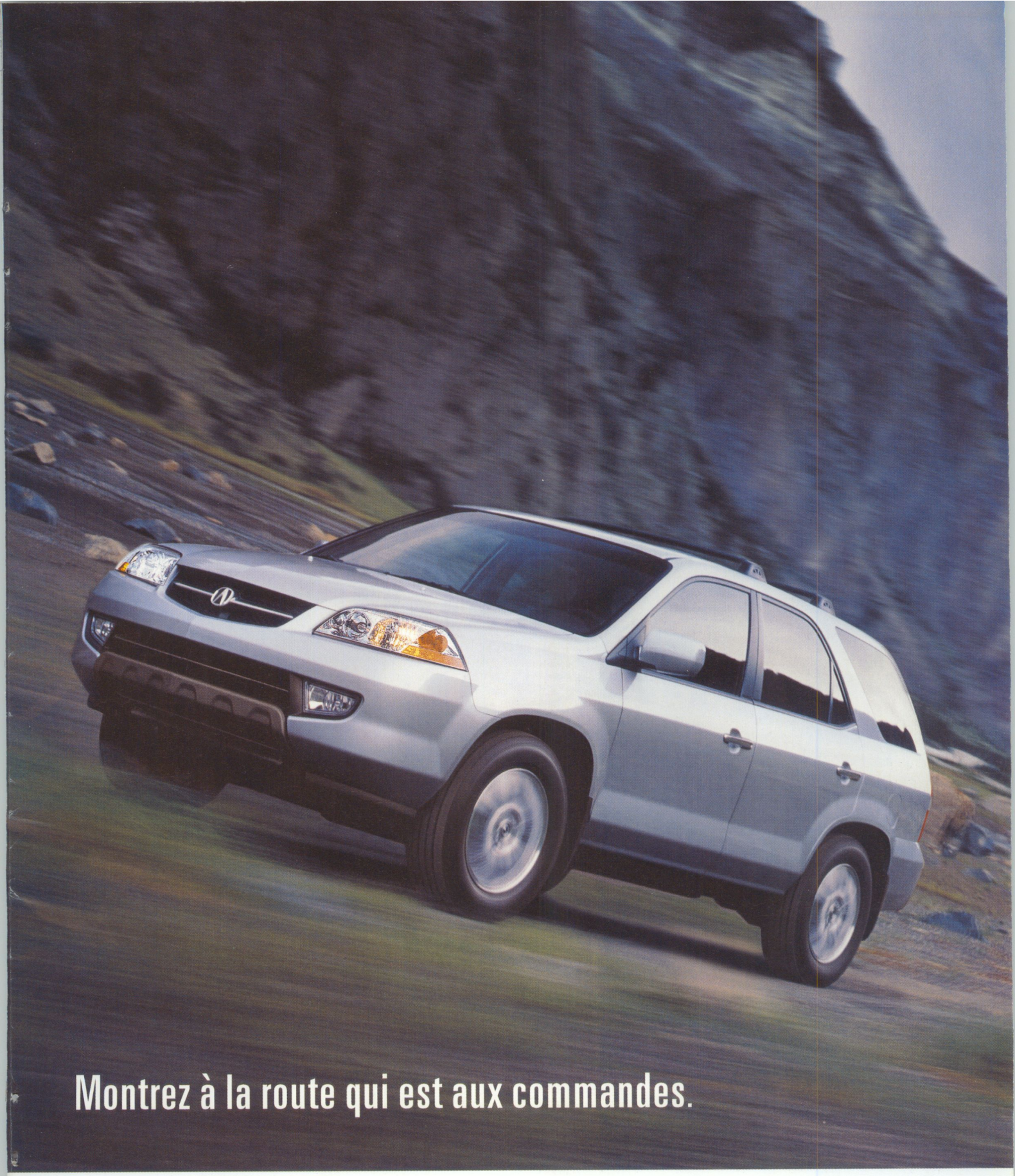
L'ESSENTIEL...

Moteur : FX35: V6 de 3,5 litres de 280 chevaux
FX45: V8 de 4,5 litres de 315 chevaux

Roues motrices : quatre

Prix : FX35: 52 500 $ - FX45: 59 900 $

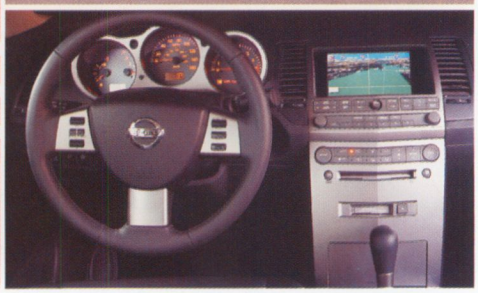
6 concessionnaires Infiniti au Québec.



Montrez à la route qui est aux commandes.

Le MDX 2003. Si vous comptez tracer votre propre destinée dans ce monde de suiveurs, l'Acura MDX est un VUS qui vaut la peine d'être pris en considération. Maintenant doté d'un moteur VTEC de 260 chevaux encore plus puissant, le MDX vous permet de partir à la conquête du monde exactement comme vous l'entendez : aux commandes, dans le siège du conducteur. Pour plus de détails, composez le 1 888 9-ACURA-9 ou visitez le www.acura.ca.

ACURA



Tout **feu**, tout **flamme**

par Benoit Charette

Los Angeles, Californie - Le nom Maxima est synonyme de longévité pour Nissan. Succès commercial depuis son lancement en 1981, il s'est vendu plus de 90 000 véhicules au Canada depuis ses débuts. Pour 2004, la sixième génération du vaisseau amiral de Nissan pousse un peu plus loin la notion de luxe et de performance. Il était difficile de faire autrement avec l'introduction de la nouvelle Altima qui offre également un V6. La Maxima se situe maintenant là où était l'Infiniti I35 auparavant. Il serait d'ailleurs très étonnant de revoir cette dernière sur le marché, même si Infiniti n'a pas officiellement annoncé son retrait.

LA Z INSPIRE

Si vous voulez savoir d'où provient l'inspiration de la nouvelle Maxima, je vous invite à regarder du côté de la 350Z. De la calandre avec les phares plongeants en passant par l'arche du toit et la ligne sur le capot, seule la ligne du coffre puise son inspiration du côté de la G35. Les ressemblances se poursuivent aussi à l'intérieur. L'instrumentation est dominée par trois gros cadrans similaires à la Z et un tableau de bord orienté vers le conducteur. « Nous avons voulu donner l'impression au conducteur qu'il est au volant d'une sportive à propulsion », souligne Ian Forsyth, le directeur du Marketing pour Nissan Canada. Pour ce qui est des modèles offerts, Nissan a joué de simplicité en proposant une version SL et deux modèles SE. La SL s'adresse aux acheteurs plus traditionnels de Maxima, ceux qui arrivent à l'âge de la retraite et qui privilégient le confort avant la performance. Les 265 chevaux sont là, mais la boîte automatique à 4 rapports plus souples et une suspension plus confortable que sportive plairont aux acheteurs conservateurs. Nissan offre la SE en deux configurations : une version à quatre sièges baquets et un modèle à cinq places avec banquette à l'arrière. Vous avez le choix entre une boîte de vitesses automatique à 5 rapports et une magnifique boîte manuelle à 6 rapports. J'insiste un instant sur la boîte manuelle car, en 12 ans de métier, j'ai eu l'occasion d'essayer toutes les Maxima ; il s'agit de la première à offrir une boîte manuelle digne de ce nom. Bien étagée, précise et offrant une réserve de puissance à faire baver d'envie plusieurs allemandes, la boîte manuelle permet à la Maxima de donner sa pleine mesure. Le modèle SE offre également en équipement de série le « Skyview roof », une pièce de verre rectangulaire qui procure aux passagers avant et arrière un bain de soleil. En plus d'éclairer l'habitacle, ce toit augmente l'impression d'espace intérieur. Un pare-soleil se glisse le long de cette vitrine sur le ciel pour éviter aux occupants d'être incommodés ou éblouis.

SUR LE CONTINENT

Pour la première fois, la Maxima sera construite en Amérique du Nord à la gigantesque usine de Smyrna, au Tennessee. Les concessionnaires attendent les premiers modèles en avril, et Nissan Canada souhaite écouler 6000 véhicules par année. Il y a longtemps que j'aime la Maxima, et mon histoire d'amour se poursuit en 2004. AP

L'ESSENTIEL...

Moteur : V6 de 3,5 litres de 265 chevaux

Roues motrices : avant

Prix : 35 000 $ à 42 000 $

50 concessionnaires Nissan au Québec.

lincolncanada.com

PLUS QU'UNE FAMILLE, UNE DYNASTIE.

LE NOUVEL AVIATOR DE LINCOLN. Un moteur V8 de 302 chevaux.

Tout le luxe du Navigator en plus petit et plus agile. Y a ceux qui savent voyager et y a les autres.

LINCOLN
AVIATOR

Toutes tendances **confondues...**

par Patrice Blech

Alors que l'Amérique du Nord se concentre sur ce qu'elle sait faire de mieux (la moto cruiser), le Japon joue sur tous les fronts pour couvrir tous les segments de marché et la plupart des attentes des utilisateurs. Mais aux quatre géants nippons, il faut opposer au moins cinq constructeurs européens survoltés qui, eux aussi, proposent un vaste choix de machines.

Limitations de vitesse draconiennes, longues distances à parcourir, port du casque conseillé seulement dans certains États des États-Unis, la moto vue par nos voisins anglophones n'est pas servie à la même sauce qu'en Europe, notamment. L'Amérique est, depuis près d'un siècle, passée maître dans l'art et la manière de produire des cruisers à la saveur inimitable. Même les meilleures copies japonaises ne peuvent égaler l'originale, la seule, l'unique Harley-Davidson. Comment ne pas rendre hommage à la firme de Milwaukee qui vient de fêter son centenaire? Cela mis à part, rien ou pas grand-chose de nouveau. Les changements esthétiques touchent la famille Dyna; les Softail voient leur pneu arrière s'élargir; la V-Rod est dotée d'un système antivol; et l'Electra Glide reçoit à la fois une chaîne audio avec lecteur de CD et l'injection de carburant du côté mécanique. Paradoxalement, les seules machines américaines qui échappent à la catégorie cruiser, sont issues des Harley elles-mêmes. Il s'agit des Buell. Les deux marques utilisent une base moteur commune. La nouveauté chez Buell s'appelle XB9S Lightning. Elle se distingue par une compacité exceptionnelle et des solutions techniques originales. L'huile moteur se trouve dans le bras oscillant, et l'essence, dans le cadre. Pour ce qui est du disque de frein avant, du type périmétrique, il est pincé par six pistons.

Harley-Davidson Electra Glide

Buel XB9S

R1200CL

www.bmw.ca
1 800 667-6679

Motocyclettes

Roulez le jour, la nuit, le jour…

La **BMW R1200CL** incarne l'évolution du cruiser classique. Combinant un moteur Boxer BMW avec le confort et la stabilité d'un cruiser de luxe, la R1200CL offre un comportement souple et énergique qu'apprécieront tous les vrais passionnés de moto. Après en avoir fait l'expérience, vous voudrez que la sensation dure encore, et encore.

Monette Sport
251, boul. des Laurentides
Laval (QC)
(450) 668-6466

Moto Internationale
6695, rue Saint-Jacques
Montréal (QC)
(514) 483-6686

Moto Vanier
176, boul. Hamel
Québec (QC)
(418) 527-6907

©BMW Canada Inc. « BMW » et le logo BMW sont des marques de commerce de BMW AG, utilisées sous licence par BMW Canada Inc.

Ducati Monster 1000SSX

BMW K1200GT

Ducati Superbike 749SSXMO

BMW R1200CL

Guzzi Breva V750

KTM 950 Duke

VIVA LA VEGAS !

Harley-Davidson n'est plus la seule à produire des cruisers en sol américain. Il y a d'abord Victory (département moto de Polaris) qui, depuis 1998, cherche à se faire, sinon une place au soleil, une place dans l'ombre du maître. Mais on ne bâtit pas un second mythe en si peu de temps. En revanche, avec la Vegas, Victory semble être en mesure de gagner son pari. Elle mise, pour cela, sur son élégance et sa qualité de fabrication. Les jeux sont faits et... tout va bien ! Enfin, il ne faudrait pas se cantonner aux frontières des États-Unis, car il existe un Petit Poucet du côté de Terrebonne qui ne se cache guère de l'ogre américain. Junior propose pour 2003 une Black Train qui semble avoir accroché le bon wagon. Elle est animée par des V2 de plus ou moins 2000 cc montés de manière rigide dans une partie cycle heureusement renforcée. Gageons que le conducteur ressentira chacune de leurs pulsations.

L'EUROPE

De l'autre côté de l'Atlantique, cinq fabricants s'appuient sur leur image forte et leur savoir-faire pour tenter d'endiguer l'hégémonie japonaise à l'échelle mondiale. Ducati et Triumph présentent chacune, en 2003, trois nouveaux modèles. Dans la catégorie « roadster musclé », les Italiens et les Anglais vont même se battre entre eux par Monster et SpeedFour interposés. Ce dernier est en fait une version dénudée et légèrement assagie de la Daytona 600 à 4 cylindres qui constitue l'autre nouveauté majeure de Triumph. La troisième machine inédite du constructeur britannique n'est en fait qu'une évolution, pour ne pas dire une réplique de la célèbre Bonneville America. Seuls ses coloris, son équipement et sa position de conduite diffèrent du modèle original. Du côté de Ducati, les Monster profitent, comme les « supersport » de la marque, d'une augmentation de cylindrée, donc de couple et de puissance. Les 750 passent à 800 cc, et les 900, à 1000 cc. La branche « superbike » est également touchée par la grâce et par cette escalade à la force. Ainsi, la puissance de la 999, qui succède à la 998, atteint 136 chevaux alors que la 749 dépasse la barre des 100 chevaux pour mieux concurrencer les meilleures 600 sportives du marché. L'Italie est une terre fertile qui voit éclore une petite Moto Guzzi. Certes, la Breva V750 IE ne bouleversera pas la hiérarchie, mais comme moto d'entrée de gamme, elle se présente agréable à l'œil et techniquement moderne et fiable. Injection de carburant et transmission par cardan sont ses deux caractéristiques les plus remarquables.

DU GRAND, DU TRÈS GRAND TOURISME !

Fidèle à sa réputation, BMW poursuit dans la voie du grand tourisme, du très grand tourisme ! Que vous soyez adepte du bicylindre à plat ou partisan du 4-cylindres en ligne, le constructeur allemand saura répondre à vos attentes. D'abord, avec cette étonnante et élégante R1200CL qui ne reprend de la R1200C que le propulseur et la partie avant du cadre. De nombreux équipements lui sont spécifiques comme le haut de carénage dont l'intérieur est doublé ou encore ces coffres de rangement situés à l'arrière de la machine. Davantage vouée aux longues distances et aux vitesses de croisière soutenues, la K1200GT profite d'un puissant 4-cylindres. Elle dispose également d'accessoires haut de gamme qu'on croyait jusqu'alors réservés à l'automobile. ABS, régulateur de vitesse et éléments chauffants font désormais partie du jargon motocycliste. Enfin, il ne faut pas oublier que l'Europe est un marché friand de machines « double usage ». KTM, portée par ses succès sportifs et son expérience du hors route, nous propose une 950 bicylindre taillée pour les grands espaces. Elle devrait satisfaire tous ceux qui veulent goûter à la grande aventure. Son nom ? Adventure !

L'EVEREST À -24 °C

ON CLAQUE DES DENTS. ON FRISSONNE. LE MOTEUR RONRONNE.

LE 4RUNNER 2003 ENTIÈREMENT REDESSINÉ. PLUS GRAND. PLUS PUISSANT. PLUS POLYVALENT.
Doté d'un système à 4 roues motrices à la fine pointe de la technologie et disponible avec moteur V8 FORCE-i, le 4Runner ne recule ni devant un froid mordant, ni devant un terrain hostile. Alors visez toujours plus haut et bravez la prochaine rafale. 1 888 TOYOTA-8 / www.toyota.ca

CAMION TOYOTA
un coup de cœur sans fin

La disponibilité des caractéristiques varie selon le modèle. Certaines caractéristiques sont optionnelles. La conduite hors route présente un danger. Veuillez conduire prudemment.

LE JAPON

Dans le monde de la moto, le Japon est à lui seul un continent. Chaque année, de nouveaux produits nous arrivent, toujours plus performants et plus évolués. On pourrait citer parmi eux, les Yamaha FJR1300 et Honda ST1300 qui ont attendu cette nouvelle année pour apparaître de concert sur notre marché. Mais 2003 verra se poursuivre une lutte entre sportives de moyenne cylindrée. Chez Kawasaki, on en est à peaufiner la ZX-6R qui devient ZX-6R636. L'évolution principale concerne le moteur, bâti à partir d'un bloc tout aluminium. Du côté de Honda, on a préféré travailler sur la partie cycle même si, au passage, le millésime 2003 s'enrichit de deux injecteurs par cylindre pour une plus grande souplesse à mi-régime. La nouvelle CBR600RR reprend l'ingénieux bras oscillant de la championne du monde de vitesse. Celui-ci intègre l'amortisseur afin de désolidariser la suspension arrière du cadre. L'objectif, semble-t-il atteint, consiste à accroître la rigidité et la stabilité de la moto, notamment en sortie de courbe. Face à cette progression, Yamaha se devait de réagir. C'est chose faite, et bien faite ! La YZF-R6 adopte 90 % de nouveaux composants au chapitre du moteur ainsi qu'une injection couplée à l'admission d'air contrôlée électroniquement. Son cadre en aluminium est, quant à lui, moulé en deux parties, ce qui réduit le nombre de soudures de 16 à une !

DANS LA COUR DES GRANDS, CERTAINS NE JOUENT PAS...

Suzuki préfère assommer un peu plus la concurrence dans le segment des sportives de forte cylindrée. La GSX-R1000 est nouvelle, et pas seulement sur le plan esthétique, puisqu'elle reçoit un nouveau moteur, un nouveau bras oscillant, de nouveaux freins à pinces radiales, tout ceci autour d'un cadre lui aussi inédit. L'autre nouveauté de Suzuki se trouve dans la gamme SV qui s'enrichit d'une 1000 cc reprenant ce qui fait de la 650 le plus beau jouet qu'un motocycliste puisse espérer trouver à l'intérieur de son garage : partie cycle légère et agile, moteur vivant et fort en couple, prix raisonnable. La SV est donc désormais disponible en deux tailles (650 et 1000) en Europe seulement. Avec la Z1000, Kawasaki propose également un roadster mais là, attention, ce n'est plus à proprement parler un jouet. Elle hérite du groupe propulseur de la furieuse ZX-9R développant 145 chevaux. Il y a fort à parier que son ramage vaut largement son plumage. Quand vous la verrez, vous comprendrez...

Plus sage mais alors beaucoup plus sage, la VN1600 Classic est une cruiser imaginée par la division américaine de Kawasaki. La recette appliquée ici est tout autre : empattement long et moteur gros volume sont de rigueur. Cette Kawa est désormais de taille à contrer ses rivales et notamment la VTX1800. Comme pour mieux prendre ses concurrents à contre-pied, Honda a justement décidé d'incorporer à sa famille cruiser, une 1300 cc plus accessible. De là à conclure que ce constructeur joue la carte de la sagesse, il y a un pas que nous ne franchirons pas. Car, se profile à l'horizon 2004, une certaine Rune 1800 qui a déjà fait baver plus d'un stylo de journaliste et plus d'un essayeur de motos ! Le monstre profitera d'une esthétique envoûtante, d'une suspension arrière inspirée de la compétition, de disques de frein surdimensionnés, d'un empattement démesuré et d'un moteur à 6 cylindres à plat doté de l'injection d'essence. On ne sait pas si c'est vous qui la posséderez ou si c'est elle qui vous possédera. En attendant d'être commercialisée, elle est une sorte de synthèse esthétique et technique de ce que la moto compte de plus excitant. **AP**

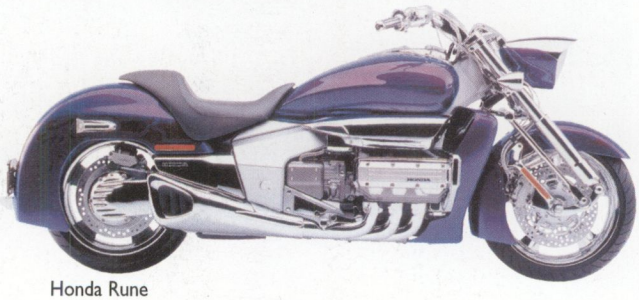
Honda CBR600RR

Suzuki GSX-R1000

Kawasaki ZX-6R

Kawazaki VN1600 Classic

Yamaha YZF-R6



Honda Rune

Une conduite en tout confort

C'est quand on ne s'y attend pas que certaines attentions prennent toute leur valeur. Comme le confort dans un véhicule sport utilitaire. C'est ce que vous offre l'Envoy de GMC grâce à son habitacle spacieux et son châssis de conception novatrice. Le modèle XL va encore plus loin, avec son V8 développant 290 HP*, son empattement allongé et sa 3e banquette. L'Envoy, un niveau de confort et de luxe surprenant, à partir de 38 499 $**.

ENVOY GMC

TROIS LETTRES
QUI EN DISENT LONG

*Moteur V8 offert en option. **Prix de vente à l'achat du modèle Envoy TT15506/R7A. Préparation incluse. Transport (875 $), immatriculation, droits et taxes en sus. Offre d'une durée limitée. Le prix indiqué peut changer sans préavis. Le concessionnaire peut fixer son propre prix. Photo à titre indicatif seulement. **Renseignez-vous chez votre concessionnaire, à gmcanada.com ou au 1 800 463-7483.**

Le retour d'une légende

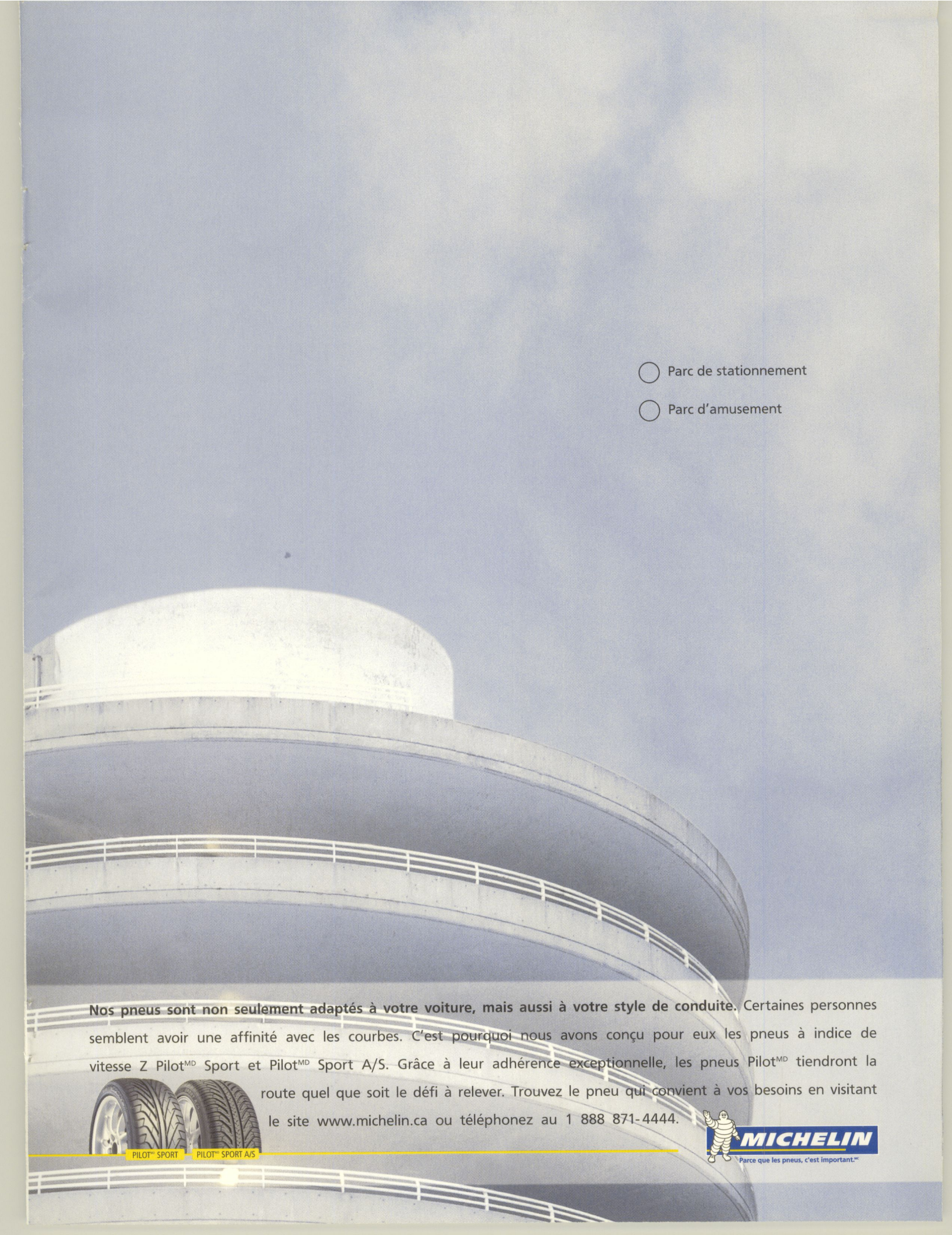
par Michel Crépault

Le monde avait-il besoin d'une nouvelle Rolls-Royce? Faut croire que oui puisque BMW a dévoilé la nouvelle Phantom en janvier dernier et que le carnet de commandes a aussitôt commencé à se noircir comme par magie. Il pourrait bien y avoir un peu de Harry Potter là-dessous car la limousine des rois poursuit son existence en Angleterre. Cela dit, la Phantom n'est plus tout à fait anglaise…

DEUX GAGNANTS

Au terme d'un bras de fer historique entre Volkswagen et BMW, la première s'est emparée de Bentley, tandis que la seconde s'est sauvée avec Rolls-Royce. BMW a fait construire une toute nouvelle usine dans le West Sussex (précisément à Goodwood), a habillé les ouvriers de pimpants uniformes campagnards (tout en propulsant des contremaîtres allemands à la tête de chaque service) et a prié ses meilleurs cerveaux de concevoir la Rolls du 21e siècle.

Les résultats sur le plan visuel n'ont pas fini de faire jaser. Plusieurs applaudissent, mais d'autres - en particulier des Britanniques - ne se sont pas gênés pour envoyer des lettres de protestation.



Nos pneus sont non seulement adaptés à votre voiture, mais aussi à votre style de conduite. Certaines personnes semblent avoir une affinité avec les courbes. C'est pourquoi nous avons conçu pour eux les pneus à indice de vitesse Z Pilot[MD] Sport et Pilot[MD] Sport A/S. Grâce à leur adhérence exceptionnelle, les pneus Pilot[MD] tiendront la route quel que soit le défi à relever. Trouvez le pneu qui convient à vos besoins en visitant le site www.michelin.ca ou téléphonez au 1 888 871-4444.

MICHELIN
Parce que les pneus, c'est important.[MC]

ROLLS-ROYCE PHANTOM

Personnellement, je me demande bien pourquoi ! Elle n'est pas laide, cette Phantom : volumineuse à souhait, long capot, énorme pilier C, radiateur traditionnel surmonté de la non moins légendaire statuette Spirit of Ecstasy. L'allure générale est, bien entendu, massive mais auréolée d'un salut au passé et d'une claire transition vers le futur. Mais, bof ! je trouve aussi l'Aztek pas si mal, alors je ne vous ferai pas perdre votre temps ; passons au contenu.

Auparavant, Rolls-Royce ne communiquait jamais la puissance de ses moteurs. Désormais, BMW claironne fièrement que son V12 de 6,75 litres (dérivé du moteur de sa Série 7) développe 453 chevaux et, surtout, que 75 % du couple est disponible à partir de 1000 tr/min. Mais ne cherchez pas de compte-tours. Votre regard tombera plutôt sur une jauge de « réserve d'énergie », c'est-à-dire un cadran qui indique le pourcentage de couple disponible. Par exemple, à 160 km/h, la voiture dispose encore de 75 % de sa puissance totale (mais la vitesse maximale a été bridée à 240 km/h). Grâce au châssis en aluminium (la technique Space Frame popularisée par Audi), le V12 peut propulser le mastodonte de 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes.

En plus d'être léger et robuste, ce châssis met en vedette des portières arrière qui s'ouvrent du centre de l'habitacle. BMW a obtenu des législateurs européens qu'ils amendent la loi afin d'autoriser le retour de ce genre d'ouverture. On ne les qualifiait pas de « portières suicide » pour rien : imaginez que quelqu'un l'ouvre par inadvertance en marche ! hop ! le vent l'arrache ! Le constructeur allemand a résolu le problème grâce à un système électronique qui verrouille la portière dès que l'auto roule.

Parmi les autres raffinements de la Phantom, notons que ces mêmes portières arrière ont été creusées de façon à héberger, chacune, un parapluie dont l'enduit de téflon l'empêchera de moisir !

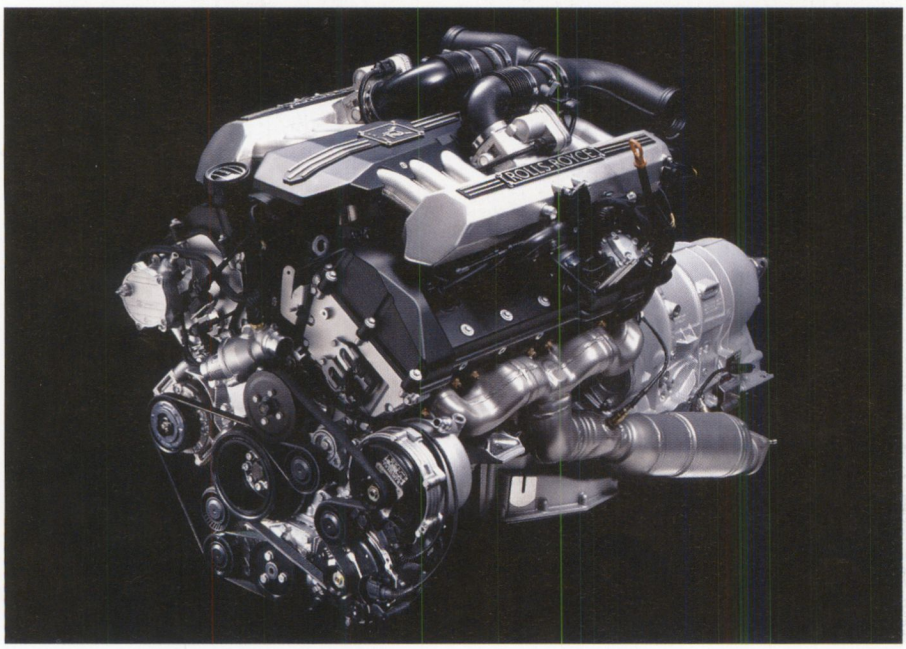
ROULER SANS SOUCI

Doit-on préciser que l'intérieur offre de l'espace à revendre, tout comme le coffre à bagages bon pour quatre sacs de golf (et dépourvu de roue de secours puisque la Rolls chausse des Michelin à mobilité étendue, capables de rouler pendant 100 km en dépit d'une crevaison). La cabine comme telle affiche, bien sûr, son lot de boiseries et de tapis moelleux. Mais il suffit d'enfoncer un bouton par-ci et de faire pivoter un panneau par-là pour découvrir que la nouvelle Rolls est bien de son temps avec une panoplie d'aides électroniques. Le conducteur peut même faire descendre la symbolique statuette dans le radiateur pour ainsi améliorer le coefficient de pénétration dans l'air.

Plusieurs étapes de fabrication jadis artisanales sont maintenant automatisées. C'est ainsi que le fameux radiateur de la Flying Lady (son surnom aux États-Unis) est machiné. En revanche, les boiseries et les cuirs continuent d'être assemblés à la main. Il est d'ailleurs intéressant de compter plus d'ouvriers dans ces services que dans celui, par exemple, de l'assemblage du moteur. Les artisans que j'ai vus à l'œuvre travaillent les essences de bois et les peaux parfaites (celles de 18 bovins par voiture) avec une minutie et une patience que n'auraient pas reniées les moines du Moyen Âge en train d'enluminer un manuscrit rare.

Quand on additionne cette attention maniaque au fait que BMW n'entend fabriquer que 1000 Phantom la première année (dont au moins 40 % devrait prendre le chemin des États-Unis), sans oublier cette autre réalité qu'il s'agit après tout d'une Rolls-Royce, possiblement la marque de commerce qui symbolise le mieux le summum de l'automobile, on ne s'étonne pas trop du prix demandé : 320 000 $ US, soit environ 40 000 $ de plus que l'ancienne Rolls-Royce Seraph.

Et encore ne s'agit-il que du prix de base ! La facture grimpe rapidement quand l'acheteur exige que les boiseries de sa Phantom soient coordonnées avec les panneaux intérieurs de son jet et de son yacht. Ce qu'a très exactement demandé le tout premier acheteur, un Anglais. **AP**



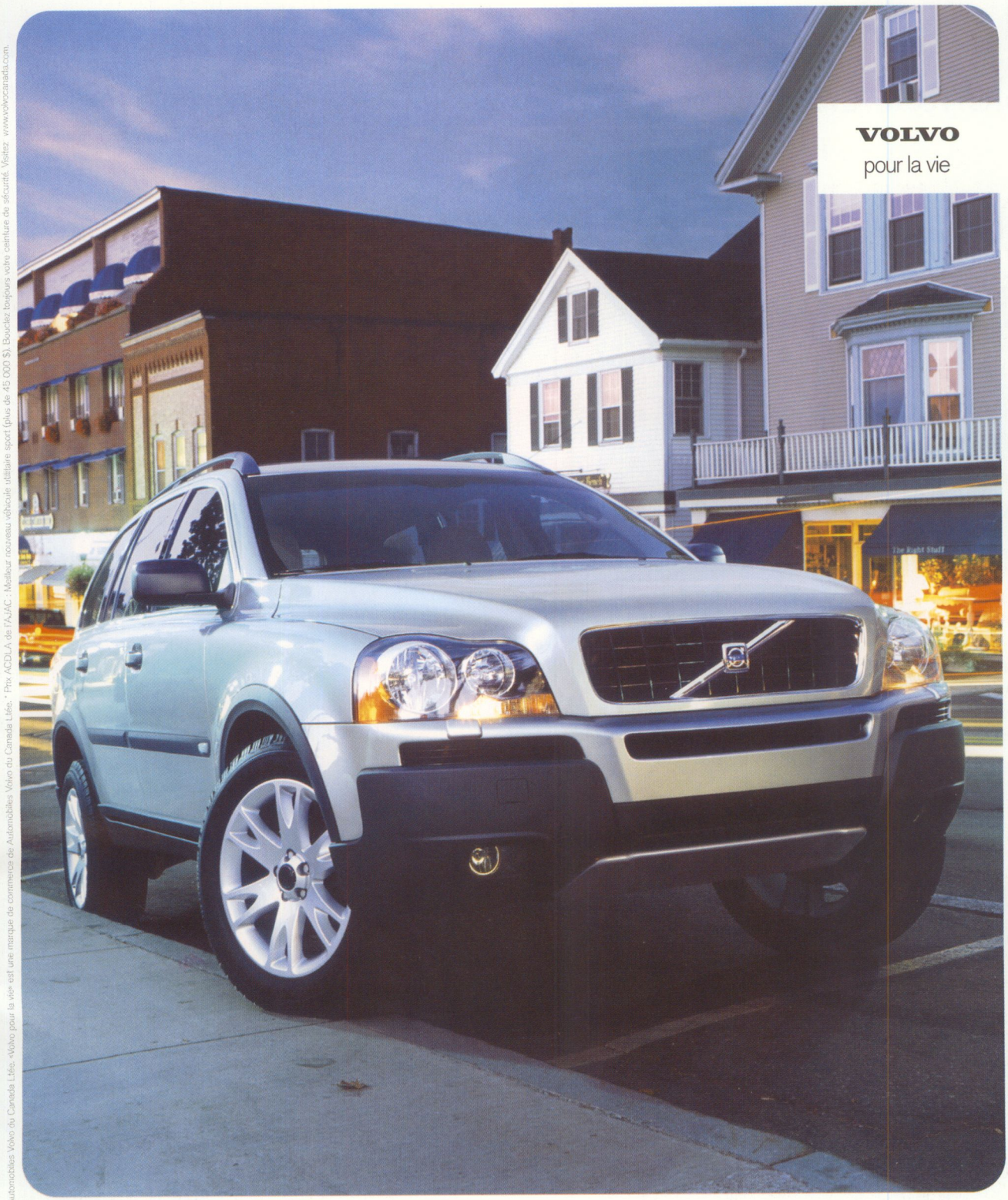
L'ESSENTIEL...

Moteur : V12 de 6,75 L (453 ch)

Roues motrices : arrière

Prix : 320 000 $ US

0 concessionnaire au Québec, 1 en Ontario



©2003 Automobiles Volvo du Canada Ltée. «Volvo pour la vie» est une marque de commerce des Automobiles Volvo du Canada Ltée. * Prix ACDLA de l'AJAC : Meilleur nouveau véhicule utilitaire sport (plus de 45 000 $). Bouclez toujours votre ceinture de sécurité. Visitez www.volvocanada.com.

LE PREMIER VUS ASSEZ SÉCURITAIRE POUR ÊTRE UNE VOLVO.

VOLVO XC90

N'importe qui peut construire un VUS. Mais pas un VUS Volvo. La toute nouvelle Volvo XC90 à 7 places incarne l'équilibre presque parfait entre le design, la capacité et, bien sûr, la sécurité. C'est aussi le seul VUS haut de gamme offrant un régulateur de stabilité anti-retournement et des rideaux gonflables latéraux et des pré-tenseurs de ceinture aux trois rangées de sièges en équipement de série. Il s'agit d'un véritable VUS de nouvelle génération. En fait, la XC90 a été récemment nommée «Meilleur nouveau VUS» de l'année par l'AJAC*. Conçue afin d'assurer la sécurité de tous. Et inspirée par notre conscience. Pour en savoir plus long, visitez le site volvocanada.com

AJAC

ASSOCIATION DES JOURNALISTES AUTOMOBILE DU CANADA

VOLVO XC90: MEILLEUR UTILITAIRE SPORTIF 2003 *

Bientôt chez un **concessionnaire** près de chez vous...

SUBARU WRX STi

« La STi n'est pas une voiture qui convient à tout le monde, insistent les gens de Subaru. Il s'agit d'une voiture de rallye légale pour la route ». Sa mécanique « boxer » turbo de 2,5 litres délivre une puissance de 300 chevaux et un couple de 300 livres-pied - presque 70 chevaux de plus que le 2-litres turbo d'une WRX. Sa transmission intégrale à différentiel central réglable permet au conducteur de choisir la répartition du couple entre les roues avant et arrière. Ajoutez une suspension et des freins de haute performance exclusifs. Subaru Tecnica International (STi) est la division responsable des produits de haute performance et de la compétition automobile chez Fuji Heavy Industries, fabricant des Subaru. En vente cet été.

DODGE SRT-4

La Dodge SRT-4 est une super Neon... oups ! Une « super SX » qui arrive cet été. Son 4-cylindres de 2,4 litres turbocompressé - celui de la PT Cruiser Turbo - l'animera grâce à ses 215 chevaux et à son couple de 245 livres-pied. Cette mécanique est jumelée à une boîte de vitesses manuelle robuste à cinq rapports devant résister à un style de conduite débridé. Les roues en alliage de 17 pouces chaussées de pneus de la série 50, les quatre freins à disques et l'échappement double avec embouts chromés abondent dans le même sens. L'acronyme SRT (pour Street and Racing Technology) identifie une nouvelle famille de produits Dodge de haute performance ; le pendant américain de MazdaSpeed.

HUMMER H2 SUT

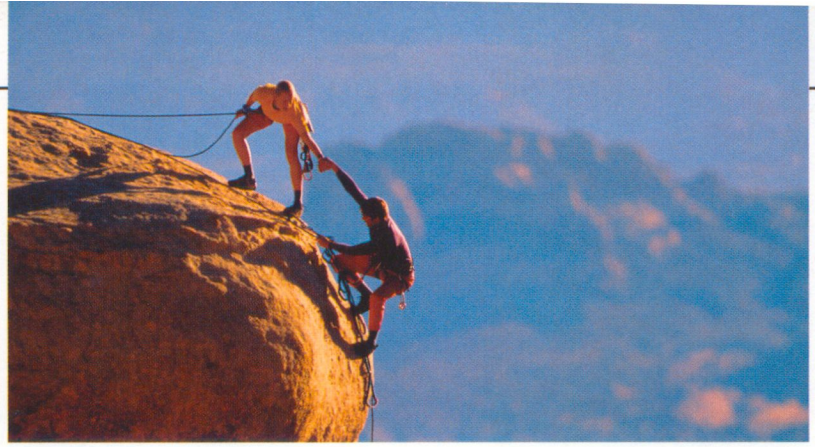
En 2004, un second Hummer H2 fera son apparition : le SUT ou Sport Utility Truck. Il s'agit d'une camionnette modulable à la façon du Chevrolet Avalanche. L'arrière de son habitacle est constitué d'une cloison escamotable qui permet, une fois la banquette arrière rabattue, de transporter des objets longs et encombrants. Sinon, la petite caisse du H2 SUT peut transporter de petits colis, ou deux vélos chargés en travers. Comme la version familiale du H2, le SUT sera assemblé pour General Motors à l'usine d'AM General de Mishawaka, en Indiana. Il sera mû par le même V8 de 6 litres dont la puissance est de 316 chevaux.

MERCEDES-BENZ CLK CABRIOLET

La fluidité des lignes du nouveau cabriolet CLK, de Mercedes-Benz, se confirme par un coefficient de traînée (Cx) particulièrement bas pour un cabriolet : 0,30. Or, ce sont les occupants de cette voiture qui en bénéficient puisque, une fois la capote relevée, ils y trouveront un intérieur particulièrement feutré. Proposée en noir, en bleu et en gris, cette capote a une doublure multicouche assurant une isolation importante contre le froid et les bruits extérieurs. Elle s'ouvre et se referme grâce à une commande à distance, sans l'intervention du conducteur. Ajoutez à cela un coffre de volume respectable, idéal pour quatre passagers aimant le soleil.

NISSAN 350Z ROADSTER

Amateurs de plein air, Nissan lance un roadster 350Z cet été. Cette vedette du Salon de l'auto de New York aura une capote souple à commande électrique dotée d'une lunette arrière en verre. Elle partagera le V6 de 3,5 litres du coupé, fort de 287 chevaux. Beau moyen de profiter des chauds rayons de Galarneau ! AP



Quand vous obtenez tout ce que vous désirez dans un utilitaire sport, et dans la vie, vous êtes gagnant.

Voici le Santa Fe 2003, un véritable passe-partout vous offrant à la fois la robustesse d'un utilitaire sport et tout le confort d'une voiture. De plus, le design intérieur de son habitacle, où l'ergonomie est à l'honneur, en fait l'un des utilitaires sport les plus appréciés sur le marché. Au chapitre de l'équipement, tous les Santa Fe sont dotés de série de glaces et du verrouillage à commandes électriques, d'une colonne de direction réglable, de deux coussins gonflables, d'un dossier arrière rabattable 60/40, d'une galerie de toit, d'un siège du conducteur enveloppant avec soutien lombaire réglable et de rétroviseurs extérieurs dégivrants à commande électrique. Le Santa Fe GL V6 à traction intégrale offre de plus une boîte automatique séquentielle SHIFTRONIC[MC], un régulateur de vitesse, un climatiseur sans CFC, le télédéverrouillage avec alarme et des glaces de custode opaques. Et avec un prix de détail à partir de seulement 21 050$*, le Santa Fe vous permet de véritablement surmonter tous les obstacles.

SANTA FE 2003

SANTA FE GL À TRACTION AVANT, PDSF DE 21 050 $*

HYUNDAI

Gagnant

www.hyundaicanada.com

DES VOITURES GARANTIES POUR LONGTEMPS : Garantie de 5 ans/100 000 km sur le groupe motopropulseur • Assistance routière 24 heures de 3 ans/kilométrage illimité.

*Santa Fe GL 4 cylindres 2003 à traction avant, PDSF à partir de 21 050 $. Frais de transport, préparation, immatriculation et taxes en sus. Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. Voir le concessionnaire pour les détails.

Le nouveau
BMW Série 3
Coupé
Cabriolet

www.bmw.ca
1 800 667-6679

Le plaisir de conduire.℠

Souvent imité. Jamais égalé.

À l'origine même de la catégorie des coupés sport, le BMW de Série 3 jouit d'une longueur d'avance considérable et distincte.

Sans égard à la performance et à la maniabilité légendaires BMW, quel constructeur peut simplement aspirer au rang du BMW de Série 3, classé en 2002 parmi les dix meilleurs* véhicules par le magazine Car and Driver pour une douzième année consécutive? La réponse est simple : aucun.

Maintenant pourvu des premiers phares « intelligents » de sa catégorie et offert avec une boîte manuelle à 6 vitesses en option, le coupé BMW de Série 3 se détache plus que jamais du peloton.

Pour l'égaler, il faudra d'abord l'attraper.

© BMW Canada inc. « BMW », le logo BMW et « Le plaisir de conduire » sont des marques de commerce de BMW AG, utilisées sous licence par BMW Canada Inc. *Mention du prix 2002 faite avec l'autorisation du magazine Car and Driver.